NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 08199360 6

Digitized by Google

294705

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweiter Band. Erste Abteilung.

Sieben Abhandlungen:

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen (E. T. Chamberlain). Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes (A. Th. Kiaer und R. Rygg). Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter (Dr. S. Heckscher). Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten (Dr. B. Nocht). Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland (Dr. K. Thieß). — Die Lage der Seeleute im Wesergebiet (Dr. Böhmert). Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck (Dr. Tönnies).

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Zur gefl. Beachtung.

Band 101 und 102 der Schriften des Vereins für Socialpolitik (Die Schiffahrt der deutschen Ströme 2. und 3. Band) erscheinen später.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
294705
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1903 L

Digitized by Google

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 1.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.
Zweiter Band.

Erste Abteilung.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Die Lage

der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweiter Band. Erste Abteilung.

Sieben Abhandlungen:

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen (E. T. Chamberlain). Wirtschaftliche und sociale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes (A. Th. Kiær und R. Rygg). Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter (Dr. S. Heckscher). Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten (Dr. B. Nocht). Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland (Dr. K. Thieß). Die Lage der Seeleute im Wesergebiet (Dr. Böhmert). Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck (Dr. Tönnies).

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Digitized by Google

294705
1908

Alle Rechte vorbehalten.

Digitized by Google

Vorbemerkung.

Mit dem sieben Arbeiten enthaltenden Bande CIV 1 der „Schriften“ schließt der Enquetebericht über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter, soweit die Untersuchungen direkt vom Verein für Socialpolitik veranstaltet worden sind. Es steht jetzt noch aus Band CIV 2, der die Verhältnisse in Österreich-Ungarn behandeln soll; diese werden auf Anregung unserer Freunde in Wien unter Mitwirkung von Beamten der Seebehörde in Triest bearbeitet.

Der Plan der Erhebung ist in der Weise, wie er vor mehr als zwei Jahren entworfen wurde, fast ohne Abweichung zur Durchführung gelangt. Neben den beiden einleitenden allgemeinen Arbeiten über die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt und die Entwicklung des Seehandels und seines Rechts sind die Verhältnisse der sämtlichen Hafen- und Küstengebiete des Deutschen Reichs von Emden bis Memel, soweit sie für die Seeschiffahrt in Betracht kommen, in nahezu lückenloser Vollständigkeit untersucht und dargestellt worden. Dazu sind noch zwei weitere Aufsätze allgemeiner Natur getreten, über die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten und die Beziehungen der Seeschiffahrt zur bäuerlichen Bevölkerung. Weggefallen ist dagegen die ursprünglich geplante Arbeit über die neue Seemannsordnung; hierfür war einerseits bestimmend, daß der Bundesrat einige, socialpolitisch besonders wichtige Verordnungen noch nicht erlassen hat, andererseits, daß verschiedene Mitarbeiter in ihren Beiträgen, und zwar zum Teil sehr eingehend, die durch die neue Seemannsordnung geschaffenen Verhältnisse erörtert haben. Dagegen sind die im Arbeitsprogramm vorgesehenen Untersuchungen über die fremden Staaten mit ausgedehnter Schiffahrt und starker Seemannsbevölkernng sämtlich durchgeführt worden; Band CIII 2 enthält England und Frankreich, Band CIV 1 die Vereinigten Staaten

Digitized by

von Amerika und Norwegen; dazu kommt noch in Band CIV 2, wie erwähnt, Österreich-Ungarn.

Da zwischen dem Termin der Einlieferung und dem Zeitpunkt der Veröffentlichung bei einigen Arbeiten eine Reihe von Monaten lag, so konnten weder die neuesten statistischen Feststellungen noch auch die inzwischen erfolgten Veränderungen immer ganz berücksichtigt werden; hier und da ist einzelnes in Zusätzen und Nachträgen noch eingefügt worden. Im übrigen wird es die Aufgabe der Verhandlungen auf der in Hamburg Mitte September ds. Js. stattfindenden Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik sein, Lücken auszufüllen, Korrekturen anzubringen und das Bild vom Leben des Seemanns mit neuen Zügen und frischen Farben auszustatten.

Der Verein für Socialpolitik hat mit seiner Erhebung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter ein wissenschaftlich bisher kaum bearbeitetes Gebiet betreten. Die Schwierigkeiten, die sich hier einer rein privaten Untersuchung entgegengestellt haben, sind nicht gering gewesen. Ob es gelungen ist, sie in allen Stücken erfolgreich zu überwinden, müssen wir sachverständigem Urteil überlassen. Aber die sämtlichen Mitarbeiter haben sich ihrer Aufgabe mit solch freudigem Eifer und hingebendem Ernst gewidmet, daß sie für ihre Mühewaltung nicht nur den aufrichtigen Dank des Vereins für Socialpolitik, sondern auch aller jener Kreise verdienen, die in der Entwicklung unserer Seeschiffahrt und der Hebung unserer wackeren Seemannsbevölkerung ein bedeutsames Glied unseres gegenwärtigen und zukünftigen Wirtschaftslebens erblicken.

Berlin, 10. Juli 1903.

Ernst Francke.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkung des Herausgebers V

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen. Von Eugen T. Chamberlain, Washington 1

Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes. Von A. Th. Kiær und R. Rygg, Christiania 69

Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter. Von Dr. Siegfried Heckscher, Hamburg 131

Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten. Von Dr. B. Nocht, Hamburg 243

Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland. Von Dr. K. Thieß, Hamburg 281

Die Lage der Seeleute im Wesergebiet. Von Dr. Böhmert, Bremen . 311

Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck. Von Prof. Dr. F. Tönnies, Eutin 509

Arbeitsbedingungen zur See auf amerikanischen Schiffen.

Von

Eugen T. Chamberlain,
Commissioner of Navigation, Washington.

Die Vereinigten Staaten von Amerika nehmen mit Bezug auf die Ausdehnung ihres Seehandels den zweiten Platz unter den Völkern ein. Der Gesamtwert ihrer Aus- und Einfuhr zu Wasser stieg von 1 784 700 000 Dollar im Jahre 1892 auf 2 104 800 000 Dollar im Jahre 1902 (das Etatsjahr beginnt in Amerika am 1. Juli). Die Hauptmasse der Ausfuhr bilden Getreide, Vieh- und Fleischprodukte, Holz und andere Massengüter, zu deren Beförderung es erheblicher Schiffsräume bedarf. Die gesamten Ankünfte und Abfahrten von Dampf- und Segelschiffen im Außenhandel der Vereinigten Staaten stiegen von 33 168 000 Tonnen netto im Jahre 1892 auf 47 315 000 Tonnen netto im Jahre 1902. Die Zahl der während der letzten zehn Jahre in den Vereinigten Staaten gelandeten Einwanderer belief sich auf 3 684 243; das bedeutet eine Schiffsladung voll Menschen pro Tag. Neben dem zur Beförderung von Zwischendecks-Passagieren nötigen Schiffsräumen bedarf der Kajüts- und Postverkehr des nordatlantischen Ozeans noch einer Anzahl der größten, schnellsten und kostspieligsten Dampfer. Von der Weltseedampferflotte von mehr als 2000 Tonnen Gehalt und 12 oder mehr Knoten Geschwindigkeit nimmt der nordamerikanische Verkehr 40 vom Hundert für sich in Anspruch. Während der letzten zehn Jahre hat der Kongreß für die Verbesserung von Häfen und Stromläufen 175 000 000 Dollar bewilligt und gerade jetzt die Beschaffung der für den Bau des Panama-Kanals erforderlichen Mittel bereitgestellt. Die Vereinigten Staaten sind die größten Produzenten der Welt in Stahl, welcher das Hauptmaterial des modernen Schiffbaus ausmacht, und die Hauptproduzenten der Kohle, des hauptsächlichen Rohmaterials des Schiffsbetriebs. Die amerikanische Kriegsflotte rangiert heutzutage mit der deutschen. So scheinen in den Vereinigten Staaten alle für die Entwicklung einer großen Handelsflotte unerläßlichen Vorbedingungen vorhanden zu sein. Zudem ist unser Land Erbe der Traditionen einer Zeit, die noch nicht fünfzig Jahre zurückliegt, als der Tonnengehalt der Vereinigten Staaten denjenigen

Digitized by Google

Englands überstieg und demjenigen der Schiffe des gesamten britischen Reiches nahezu gleich kam.

Die heutige verhältnismäßig untergeordnete Stellung der Vereinigten Staaten unter den schifffahrenden Nationen ist eine Folge des Umstandes, daß sich seit dem Bürgerkriege die ganze Tatkraft des Volkes vor allem auf die Entwicklung der inneren Hilfsquellen warf. Diese Entwicklung ist jetzt nahezu an den Punkt gelangt, wo die amerikanische Überschußenergie beginnt, sich nach neuen Gefilden der Betätigung außerhalb der heimischen Grenzen umzutun. Die im amerikanischen Volke hervortretenden Empfindungen zu Gunsten des Erwerbs der fernliegenden Eilande von Hawaii, der Philippinen und Porto Ricos zeugen in gleicher Weise für diese wirtschaftliche Lage, wie nicht minder die im Volke herrschende Stimmung zu Gunsten des Ausbaues des Panama-Kanals oder die kürzlich erfolgte Anlage vieler Millionen amerikanischen Kapitals durch Pierpont Morgan in britischen Dampfschifflinien und in dem Bund mit den deutschen Gesellschaften. „Unsere mächtigen Eisenbahnen", so sagte Finanzsekretär Gage in seinem Bericht für das Jahr 1901, „begrenzen ihren Betrieb nicht mehr an der Seeküste. Mittelst der in ihrer Kontrolle oder in ihrem Eigentum befindlichen Seedampfer unter Leitung von einer einzigen Stelle befördern sie in einem Betrieb die Waren aus dem Landesinnern über die Meere hin zu den Handelsmetropolen der europäischen und asiatischen Konsumtionsgebiete." Die künftige Entwicklung der amerikanischen Schiffahrt liegt in der Richtung eines engsten Bundes oder einer Eigentumsgemeinschaft mit den großen amerikanischen Eisenbahnlinien.

Demgemäß muß der Leser von vornherein sich stets den grundlegenden Unterschied zwischen dem gegenwärtigen Stande der amerikanischen Reederei und der Entwicklung der Reederei in den europäischen Ländern vor Augen halten. Die amerikanische Reederei steht fast ausschließlich im Dienste des Innenhandels. Ihr Wachstum ist ein Teil der inneren Entwicklung des Landes genau ebenso wie die Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes. An dem Wettbewerb um den Weltseeverkehr, welcher die großen Handelsflotten der seefahrenden Staaten Europas und Japans hat entstehen lassen, haben sich die Vereinigten Staaten seit langen Jahren nicht beteiligt. Von unserer eigenen Ein- und Ausfuhr befördern amerikanische Schiffe kaum neun vom Hundert; es entfallen somit auf sie weniger als drei vom Hundert des gesamten Weltseetransports. Seit einer Reihe von Jahren sind die unter der Geschäftsflagge, sei es der Hamburg-Amerika-Linie, sei es des Norddeutschen Lloyd fahrenden Handels-

Digitized by Google

flotten erheblich leistungsfähiger als die Gesamtheit aller im Außenhandel beschäftigten Seedampfer unter der Flagge der Vereinigten Staaten.

Die Entwicklung der amerikanischen Reederei in ihren verschiedenen Verkehrsgebieten während der letzten zehn Jahre ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich, die den Brutto-Tonnengehalt sämtlicher Dampf- und Segelschiffe, Barken und Kanalboote angibt:

Jahr	Innenhandel	Außenhandel	Seefischerei	Insgesamt
1902	4 858 714	873 235	65 973	5 797 902
1892	3 700 773	977 624	86 524	4 764 921
Zu- oder Abnahme	+ 1 157 941	— 104 389	— 20 571	+ 1 032 981

Erhebliche Beträge von amerikanischem Kapital sind in Dampfschiffen angelegt, die den auswärtigen Handel unter fremder Flagge betreiben. Im Jahre 1892 belief sich der Brutto-Tonnengehalt der unter fremder Flagge fahrenden, in amerikanischem Besitz befindlichen Dampfer auf weniger als 200 000 Tonnen. Mit dem Abschluß der „Transatlantischen Fusion" oder des „Morganschen Schiffahrtstrusts" wird das amerikanische Kapital ein großes eigenes oder kontrollierendes Interesse an einer Flotte von mehr als 1 100 000 Tonnen ausländische Dampfer haben. Die derzeitige Tendenz des amerikanischen Kapitals, in fremden Dampferlinien Anlage zu suchen, die zugleich teilweise die zurückgebliebene Entwicklung der amerikanischen Reederei im Außenhandel erklärt, hat drei Ursachen:

1. Das Gesetz der Vereinigten Staaten verbietet die Nationalisierung im Auslande gebauter Schiffe.

2. Dampfschiffe werden in England billiger hergestellt als in den Vereinigten Staaten; nach Angaben des Herrn B. N. Baker zu Baltimore, eines der Leiter des Schiffahrttrusts, stellten sich 1901 die Kosten für einen Dampfer von 16 Knoten Fahrgeschwindigkeit und 13 000 Tonnen Raumgehalt in England auf 1 419 120 Dollar, in den Vereinigten Staaten dagegen auf 1 846 800 Dollar.

3. Die Heuer auf amerikanischen Dampfern ist höher als auf deutschen oder englischen.

Folgende Zusammenstellung gibt für das Jahr 1901 die monatlichen Lohnbeträge auf typischen Dampfern:

Digitized by Google

Dampfer	Nationalität	Brutto-Tonnen	Zahl der Besatzung	Monatslohn
				Dollar
„St. Louis“	Amerika	11 629	380	11 306
„Oceanic“.	Großbritannien	17 274	427	9 891
„Kaiser Wilhelm der Große“.	Deutschland	14 349	500	7 715

Die Vereinigten Staaten nehmen auch in ihren geographischen Bedingungen für die Schiffahrt unter den seefahrenden Nationen eine Sonderstellung ein. Nicht nur besitzen sie eine ausgedehnte Seeküste am Atlantischen sowohl wie am Stillen Ozean, sondern sie erfreuen sich auch zweier verschiedener und ausgedehnter Binnen-Schiffahrtsgebiete auf dem Süßwasser. Diese sind das System der Großen Seen, welches dem Nordwesten eine Wasserverbindung mit einigen Staaten an der atlantischen Küste gewährt, und dasjenige des Mississippi und seiner Nebenflüsse, welches für Erzeugnisse eines Gebietes von nahezu einer Million englischer Quadratmeilen die Beförderung auf dem Wasserwege bis zur See gestattet. Die Staaten an der atlantischen Küste werden von einer Anzahl von Flüssen durchströmt, die sich in Meerengen und Buchten ergießen. Die Bundesregierung hat viele Millionen Dollar für die Korrektion dieser Wasserwege ausgegeben, auf denen eine erhebliche amerikanische Reedereiflotte Beschäftigung findet. Die Vermehrung des Tonnengehaltes der amerikanischen Schiffe auf den vier verschiedenen Schiffahrtsgebieten während des letzten Jahrzehnts ergibt sich aus nachstehenden Angaben:

Jahr	Seeküste		Binnenschiffahrt	
	Atlantische	Pacifische	Große Seen	Westliche Flüsse
1902	2 985 056	774 211	1 816 511	222 124
1892	2 805 916	464 620	1 183 583	310 802
Zu- oder Abnahme	+ 179 140	+ 309 591	+ 632 928	— 88 678

Hiernach entfallen 60 vom Hundert der Zunahme der amerikanischen Tonnage auf die Großen Seen. Während das Gesetz alle Arten des Binnenverkehrs amerikanischen Schiffen vorbehält, wird der fremde Wett-

Digitized by Google

bewerb vom Verkehr mit den Großen Seen durch die Niagara-Fälle abgesperrt, welche nur kleine Schiffe mittelst des Welland-Kanals zu umgehen vermögen. Die auf das Küstengebiet des Atlantischen Ozeans zugerechnete Tonnenzahl schließt auch alle die Fahrzeuge mit ein, welche ausschließlich auf den Flüssen, Häfen, Buchten und Meerengen jener Küste verkehren, für die Seeschiffahrt aber nicht geeignet sind. So beläuft sich z. B. der Raumgehalt der zwischen New York, seinen Vororten und Nachbarstädten verkehrenden Fährboote auf rund 100 000 Tonnen.

In einer dritten Hinsicht noch unterscheidet sich das Material der amerikanischen Reederei von dem anderer Seemächte. Bis zum Jahre 1899 entfiel weniger als die Hälfte der amerikanischen Tonnage auf die Dampfschiffe, und selbst heute noch ist unter den amerikanischen Seeschiffen von über 100 Tonnen weniger als die Hälfte des Raumgehalts für Dampfbetriebe eingerichtet. Der zunehmende Übergang vom Segel- zum Dampfbetrieb während des letzten Jahrzehnts ergibt sich aus folgender Tabelle der amerikanischen Bruttotonnage, geschieden nach Betriebskraft:

Jahr	Dampfer	Segelschiffe	Kanalboote und Barken
1902	3 176 874	1 941 878	679 150
1892	2 074 417	2 178 975	512 029
Zu- oder Abnahme	+ 1 102 457	— 237 097	+ 167 121

Der Stahldampfer von großen Abmessungen ist heute allgemein als das geeignetste Fahrzeug für billigen Warentransport anerkannt. Im letzten Grunde beruhen die eigentümlichen Zustände in der amerikanischen Reederei auf dem späten Übergang zum Stahl als Schiffbau-Material in unserem Land. Selbst heute noch entfallen über drei Fünftel der amerikanischen Tonnage auf Holzschiffe, wenngleich in den letzten zehn Jahren ein rapider Wandel sich vollzogen hat:

Jahr	Eisen- und Stahl	Holz
1902	2 179 879	3 618 023
1892	741 598	4 023 323
Zu- und Abnahme	+ 1 438 281	— 405 300

Digitized by Google

Aus dieſer kurzen Überſicht der neuerlichen Wandlungen und des gegenwärtigen Zuſtandes des Materialbeſtandes der amerikaniſchen Reederei hat der Leſer zweifellos ſchon eine Reihe offenſichtlicher Schlüſſe gezogen.

1. Hinſichtlich des Kapitals gibt es tatſächlich in Amerika keine lang beſtehenden, über eine große Tonnenzahl verfügenden Dampfſchiffahrtsgeſellſchaften, gleich denen in Großbritannien, Deutſchland, Frankreich und anderen europäiſchen Ländern. Die einzige Ausnahme macht die „Pacific Mail Steamship Company." Einige andere amerikaniſche Geſellſchaften ſind neuerdings aus offenen Handelsgeſellſchaften hervorgegangen, die aus mehreren Gründen in verſchiedenen Staaten in Aktiengeſellſchaften verwandelt ſind.

Die Aktien und Obligationen dieſer Geſellſchaften verbleiben in den Händen einiger weniger Eigentümer und gelangen nicht durch Vermittelung der Fondsbörſe in die Hände des größeren Publikums.

Die einzigen eigentlichen amerikaniſchen Seedampfſchiffahrtsgeſellſchaften, die ſich im Beſitz von 20 000 Tonnen und darüber befinden, ſind die folgenden.

Name	No.	Brutto-Tonnage	Aktienkapital	Hauptlinien
			Dollar	
International Navigation Company . . .	10	81 929	—	New York { Southampton / Antwerpen
Pacific Mail.	17	70 970	20 000 000	San Francisco { Panama / Honolulu / Hongkong
New York and Cuba Mail	16	59 465	2 500 000	New York { Havana / Mexico
American-Hawaiian . .	9	58 000	2 500 000	New York { San Francisco / Honolulu
Southern Pacific . .	18	55 993	—	{ New York / New Orleans } { New Orleans / Galveston / Havana
Clyde Lines	18	41 528	2 000 000	New York { Sankt Domingo / Philadelphia / Jacksonville
Merchants and Miners	16	34 460	1 600 000	Baltimore—Boston
New York and Texas .	10	31 935	3 000 000	New York—Galveston
Massachusetts S. S. Co.	5	31 135	—	Puget Sound { China / Japan
Oceanic (Spreckels) . .	7	30 296	2 500 000	San Francisco { Honolulu / Australia
Old Dominion . . .	30	27 890	1 500 000	Baltimore—Boston
Pacific Coast S. S. Co.	13	24 848	—	San Francisco { Mexico / Brit. Columbia
	169	548 449		

Digitized by Google

Die „International Navigation Company" ist der Kern der Morganschen transatlantischen Fusion; sie ist der amerikanische Zweig einer Gesellschaft gewesen, welche auch eine erhebliche Flotte unter belgischer und britischer Flagge besitzt. Nur die Tonnage unter amerikanischer Flagge ist oben angegeben, während das Aktienkapital der Gesellschaft von 14 205 000 Dollar auch den Wert der unter fremder Flagge fahrenden Schiffe der Gesellschaft einbegreift.

Die Rechnungsablegung über die „Southern Pacific"-Handelsflotte ist in derjenigen des „Southern-Pacific"-Eisenbahnnetzes enthalten. Diese Flotte, dann die „Pacific Mail"-Flotte und die gedachte transatlantische Eisenbahn bilden ein einheitliches Verkehrssystem zwischen unserer atlantischen und pacifischen Küste, welches seine Entstehung dem Genie des verstorbenen Collis P. Huntington verdankt. Er war auch der Begründer der Newport-News-Schiffswerft, welche dem Umfang ihrer Leistungen im Kriegs- und Handelsschiffbau nach zur Zeit an der Spitze des amerikanischen Schiffbaus marschiert und den größten europäischen Unternehmungen gleichwertig zur Seite steht. Dieser Interessen-Vereinigung zwischen Eisenbahnen, Dampfern und Schiffswerften ist besondere Erwähnung geschehen, da sie den voraussichtlichen Weg der künftigen industriellen Entwicklung anzeigt.

Die vier „American Line"-Postdampfer der „International Navigation Company" erhalten eine jährliche Subvention von 757 328 Dollar; die „New York"- und „Cuba Mail"-Postdampfer, nach Cuba und Mexiko, 203 571 Dollar, und die „Oceanic"-(Spreckels-)Postdampfer nach Australien 283 203 Dollar. Die „Pacific Mail-Line" steht auf ihrer Asiatischen Linie im Verkehr zwischen San Francisco und Hawaii, unter dem Schutze des Küstenschiffahrts-Gesetzes; ebenso für ihren Verkehr zwischen San Francisco und New York über den Isthmus von Panama. Die „Massachusetts Steamship Company" ist kürzlich gegründet, und ihre Schiffe sind an die pacifische Küste überführt, mit Hinblick auf die voraussichtlich baldige Inkraftsetzung eines Gesetzes, das den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Philippinen amerikanischen Schiffen vorbehält. Die übrigen Gesellschaften widmen sich fast ausschließlich der heimischen Küstenschiffahrt.

Seit 1894 hat die „Pacific Mail Steamship Company" auf ihr Aktienkapital von 20 000 000 Dollar nur dreimal Dividenden bezahlt und zwar im Jahre 1898: 2 vom Hundert, 1899: 2½ vom Hundert und 1900: 3 vom Hundert. Andere amerikanische Schiffahrtsgesellschaften sind, wie angeführt, private oder offene Handelsgesellschaften und veröffent-

Digitized by Google

lichen keine Rechenschaftsberichte. Indessen zahlte im vergangenen Jahre die „New York" und „Cuba Mail" 5½ vom Hundert, die „American-Hawaiian" 3 vom Hundert und die „Oceanic"-(Spreckels-)Linie ½ vom Hundert Dividende.

Die „United States Steel Company" („Der Stahltrust") ist die größte Reederei auf den Großen Seen; sie verfügt hier über eine Flotte von 69 Stahldampfern und 43 als Schoner getakelten stählernen Barken mit einem Brutto-Gehalte von insgesamt 343 517 Tonnen. Die Rechnungslegung über diese Flotte ist aus der Gesamtabrechnung des Trusts nicht ausgesondert. Diese Schiffe befördern fast ausschließlich Massenladungen, Eisenerze, Kohlen u. s. w. Der zweitgrößte Reeder auf den Großen Seen ist J. C. Gilchrist in Cleveland (Ohio), dessen Schiffspark 49 Dampfer und 7 getakelte Schleppkähne umfaßt. Die bedeutendsten Besitzer von Vollschiffen mit Rahtakelage sind die Firmen Arthur Sewall und Co. in Bath (Maine) mit 13 vollgetakelten Schiffen von 34 932 Tonnen und die „Californian Shipping Company" in San Francisco mit 17 Fahrzeugen von 32 538 Tonnen. Die Sewalls sind auch die letzten Erbauer von vollgetakelten Schiffen, die in den Vereinigten Staaten übrig geblieben sind, ein Gewerbe, in dem sie seit vier Generationen tätig sind. Die größte Eigentümerin von Schonern in der Seeschiffahrt ist die Firma J. S. Winslow und Co. in Portland (Maine) mit 33 Schonern von 37 240 Tonnen.

Nur 24 amerikanische Ozean-Dampfer haben einen Gehalt von mehr als je 5000 Tonnen und 6 davon haben mehr als je 10 000 Tonnen. Es gibt 140 See- und Küstendampfer von 2500 bis 5000 Tonnen Gehalt und 234 von 1000 bis 2500; doch sind in diese Zahlen einbegriffen große Dampfer, Fährboote und Touristenfahrzeuge, die oft Eigentum von Eisenbahn-Gesellschaften sind und im Verkehr der engen Buchten, Häfen und oberen Flußläufe an der Küste beider Meere verwandt werden. Auf den Großen Seen zählt man 485 Dampfer von mehr als 1000 Tonnen.

2. Was nun die Besatzung angeht, so geht wohl schon aus der vorstehenden Betrachtung der Betriebsmittel der amerikanischen Reederei klar hervor, daß man sich auf den amerikanischen Seeschiffen selten länger als zwei bis drei Tage außer Sicht des Landes befindet. Diese Reisen beginnen und enden zumeist in einem Vereinigten Staaten-Hafen. Die allgemeinen Arbeiterverhältnisse der Vereinigten Staaten haben dementsprechend einen größeren Einfluß auf die Arbeiterverhältnisse an Bord der amerikanischen Schiffe als die entsprechenden Verhältnisse der Arbeiter

Digitized by Google

auf dem festen Boden Europas auf die Lage der europäischen Schiffsbesatzung. Der Seemann auf amerikanischen Schiffen steht in fast ununterbrochener Beziehung mit der Arbeiterschaft an Land. Die in den Ländern Europas zahlreiche Klasse von Leuten, die sich nur zu Hause fühlen, wenn sie auf dem Meere sind, ist in den Vereinigten Staaten klein und besteht heutzutage meist aus den fremden Elementen der Bevölkerung.

Allen Problemen, welche der Verein für Sozialpolitik nützlicher Weise der Untersuchung unterziehen will, muß man demgemäß in den Vereinigten Staaten unter einem von dem britischen, deutschen, französischen, schwedischen, norwegischen u. s. w. einigermaßen abweichenden Gesichtspunkte gegenübertreten. Die Vereinigten Staaten führen keine ständigen amtlichen Seemannsrollen oder Listen der „Inscripion Maritime" nach englischen, deutschen, französischen und italienischen Methoden. Alle nach fremden Häfen abgehenden amerikanischen Schiffe sind verpflichtet, beim Zollamt ein Verzeichnis und Personalangaben der gesamten Besatzung zu hinterlegen. Bei der Rückkehr des Fahrzeuges in einen amerikanischen Hafen wird die Besatzung gemustert und der Kapitän hat, bei Vermeidung schwerer Strafe, über alle Abwesenden Rechenschaft abzulegen. Über die Mannschaft in der heimischen Küstenschiffahrt, in der nur amerikanische Fahrzeuge zur Verwendung kommen, werden nur unvollständige Listen geführt. Auf den Großen Seen und dem Mississippi ist die Anmeldung lediglich Sache privaten Übereinkommens, über welche die Regierung keine allgemeinen Verzeichnisse führt. Auf die Art der Anmusterung von Mannschaften vor den U. S. Schiffahrtskommissaren soll später eingegangen werden. Aus den Berichten der Zollämter und der Schiffahrtskommissare vom Jahre 1902 ergibt sich die nachstehende Zusammenstellung der Besatzung amerikanischer Seeschiffe von 100 Tonnen brutto oder mehr (mit Ausschluß der Kapitäne):

Schiffe	Anzahl	Brutto-Tonnengehalt	Mannschaft
Dampfschiffe:			
Passagierdampfer	349	620 474	15 300
Frachtdampfer	172	286 459	3 500
Schleppdampfer	152	37 247	1 520
Seitenraddampfer	61	80 198	2 935
Verschiedene	48	14 243	950
Dampfer insgesamt	782	1 038 621	24 205

Digitized by Google

Schiffe	Anzahl	Brutto-Tonnengehalt	Mannschaft
Segelschiffe:			
Rahsegelschiffe	372	411 260	6 075
Schoner	1 599	684 087	9 950
Segelschiffe insgesamt	1 971	1 095 347	16 025
Alles in allem	2 753	2 133 968	40 230

Unter Hinzurechnung der Kapitäne dieser 2753 Fahrzeuge ergibt sich eine Gesamtbesatzung der amerikanischen Seeschiffe von über 100 Tonnen Brutto-Gehalt in der Höhe von rund 43 000 Mann. Eine gleiche Zusammenstellung für 891 Dampfer mit über je 100 Tonnen auf den Großen Seen ergibt eine Bruttotonnage von 1 245 617 mit einer Besatzung von 14 950 Mann (ausschließlich Kapitäne).

Zur Bemannung der amerikanischen Seeschiffe von über 100 Tonnen Gehalt sind laut obiger Angabe 40 230 Mann (mit Ausschluß der 2760 Kapitäne) erforderlich. Diese Mannschaften verteilen sich annähernd auf folgende 3 Gruppen:

Eigentliche Seeleute		Maschinisten		Persönliche Bedienung	
Offiziere	4 400	Maschinisten	2 600	Köche u. s. w. . .	3 200
Schiffsmaate . . .	2 700	Wasserträger . . .	400	Stewards	2 500
Matrosen	14 800	Schmierer	1 200	Stewardesses. . .	300
Kadetten	100	Heizer	3 500	Verschiedene . . .	900
Schiffsjungen . . .	700	Kohlenzieher . . .	2 600		
		Elektriker u. s. w. .	300		
Insgesamt	22 700		10 600		6 900

Unter Schiffsmaate werden gezählt: Hochbootsleute, Zimmerleute und Segelmacher. Die Subventionspostdampfer sind zur Annahme je eines Kadetten für je 1000 Brutto-Tonnen verpflichtet, die an Bord in der Seemannschaft, in Navigation oder der Maschinenführung zu überweisen sind. In der Bezeichnung „Verschiedene" sind eingeschlossen Schiffsärzte, Zahlmeister und deren Gehilfen u. s. w. Unter den Köchen befinden sich 1900 Mann, die in dieser Eigenschaft auf Segelschiffen dienen und von Rechts wegen unter der eigentlichen seemännischen Besatzung aufgeführt werden müßten.

Die amerikanischen Seeschiffe (Dampfer und Segelschiffe) von über 100 Tonnen und die Dampfer der Großen Seen von über 100 Tonnen haben einschließlich der Kapitäne eine Besatzung von rund 59 000 Mann. Die Zahl dieser Fahrzeuge beläuft sich auf 3644 mit 3 379 685 Tonnen

Digitized by Google

Brutto-Gehalt. Die übrigen für die Innenschiffahrt patentierten Handelsschiffe der Vereinigten Staaten setzen sich, wie folgt, zusammen[1]:

	Anzahl	Brutto-Tonnengehalt
Dampfer	6 054	892 636
Segelschiffe	11 102	846 531
Kanalboote und Kähne	3 473	679 150
Zusammen	20 629	2 418 317

Abgesehen von der Hochseefischerei-Flotille bedeuten sehr wenige dieser Schiffe irgend etwas für die Seegeltung der Vereinigten Staaten, weder als Betriebsmittel noch hinsichtlich der Besatzung. Wenige von ihnen kommen je außer Sicht des Landes heraus.

Die Räumte setzt sich zusammen aus dem Tonnengehalt von Dampfern auf dem Mississippi und seinen Nebenflüssen, auf dem Hudson und anderen in den Atlantischen Ozean mündenden Flüssen, aus Fährbooten in den Häfen von New York, San Francisco und anderen Seestädten, aus Bugsier- und Schleppschiffen. Die Segelflotte umfaßt kleine Schoner und Schaluppen, die den nahegelegenen Märkten die landwirtschaftlichen Produkte zuführen, sodann die kleinen Fahrzeuge, die Küstenfischerei und Austernfang betreiben, und eine erhebliche Tonnage von Barken, die für den Notfall als Schoner getakelt sind, gewöhnlich aber in der Küstenschleppfahrt auf den Seen und Flüssen durch Dampfer gezogen werden. Eingerechnet in diese Segelflotte sind auch 1531 Fahrzeuge mit 56 533 Tonnen, die, für den Dorsch-, Makrelen- und sonstigen Hochseefischereibetrieb konzessioniert, etwa 10 000 Mann Beschäftigung geben. Die Hochseefischerei ist von jeher eine Pflanzstätte der amerikanischen Seemannschaft gewesen und ist es in gewissem Grade noch bis auf den heutigen Tag, obgleich unter den Fischern Neu-Englands sich heutzutage viele Ausländer, zumal Portugiesen, befinden. Neben den in der Tabelle aufgeführten kleineren Kauffahrteischiffen sind noch 1 688 amerikanische Yachten mit 67 769 Tonnen Gehalt zu erwähnen. Es fehlt zur Zeit an Angaben über die Zahl der Mannschaften, die auf den angeführten kleineren Fahrzeugen beschäftigt sind; doch soll ein derartiges Verzeichnis im nächsten Jahre zusammengestellt werden. Nach der Volkszählung von 1900 gab es in den Staaten und Territorien der Vereinigten Staaten 61 786 Matrosen und 73 809 Fischer und Austernfänger. Natürlich war die Feststellung der Anzahl von Seeleuten im Küstengebiete nicht ganz

[1] Die für den Außenhandel bestimmten Schiffe sind registered, die für den Innenhandel bestimmten Schiffe sind enrolled. Anm. d. Übers.

Digitized by

genau, da viele unter ihnen, besonders die Ausländer, keine feste Heimat an Land haben.

Die sämtlichen in den Vereinigten Staaten üblichen Löhne sind bedeutend höher als durchschnittlich die Löhne in Europa. Diese höheren Lohnsätze haben aber auch zumeist höhere Arbeitsleistungen im Gefolge. Sie üben selbstverständlich einen erheblichen Einfluß auf die Lohnverhältnisse der Seeleute in den amerikanischen Häfen aus. Auch die Mindestlöhne der Maschinisten auf den amerikanischen Schiffen werden zweifellos durch sie bestimmt. Wie gesagt, ist die Entwicklung der amerikanischen Seedampfschiffahrt verhältnismäßig langsam vor sich gegangen. Die Anwendung des Dampfes auf jede Art menschlicher Arbeit an Land, selbst die Landwirtschaft nicht ausgenommen, hat sich dagegen sehr schnell entwickelt und es herrscht in den Vereinigten Staaten stets lebhafte Nachfrage, bei hohem Lohne, nach Leuten, die mit dem Dampfbetrieb vertraut sind. Der Einfluß der an Land gültigen Löhne auf die Löhne der eigentlichen Seeleute auf amerikanischen Schiffen äußert sich indirekt. In den Tagen der Segelschiffe rekrutierte sich die Schiffsmannschaft der amerikanischen Fahrzeuge aus den Reihen der ehrgeizigen jungen Amerikaner. Heutzutage ergänzt sie sich zumeist durch Zuzug aus der Fremde oder durch fremdgebürtige Vereinigte Staaten-Bürger, und die auf den fremden Schiffen üblichen Heuern üben ihre Wirkung auch auf die amerikanischen Sätze aus. Das Stewardspersonal entstammt fast ausschließlich dem Auslande oder den Reihen der auswärts geborenen Bürger; denn abgesehen von den Negern, hat es nie eine Klasse von tüchtigen männlichen in Amerika geborenen Dienstboten gegeben.

Ganz allgemein betrachtet, bestehen in den Vereinigten Staaten drei unterschiedliche allgemeine Lohnsätze, deren Gebiete sich geographisch von einander scheiden.

1. Die Sätze der nordatlantischen Staaten, deren Geltungsbereich sich auch ins Innere bis an das Felsen-Gebirge erstreckt;

2. die Sätze der Südstaaten, in denen früher die Sklaverei herrschte und wo die Negerbevölkerung auch jetzt noch den größten Teil der physischen Arbeit verrichtet;

3. die Sätze an den Küsten des Stillen Meeres, deren Höhe sich aus der Zeit der Entdeckung der Goldlager in Kalifornien im Jahre 1849 herleitet und heute noch fortbesteht.

Wie angegeben, beläuft sich die Gesamtzahl der auf amerikanischen Seeschiffen von über 100 Tonnen beschäftigten Mannschaft auf rund 40 000 Köpfe. Die nachstehende Tabelle fußt auf Auszügen aus den Heuerrollen von 654 Schiffen, die zusammen einen Inhalt von 936 051 Tonnen brutto (fast

Digitized by Google

die Hälfte des Tonnengehaltes unserer Seeschiffe) und eine Besatzung von 13879 Mann (die Kapitäne ungerechnet) haben; sie gibt eine umfassende Übersicht über die auf amerikanischen Seeschiffen gezahlten Monatslöhne.

Lohnsätze	Dampfer		Rahsegel führende Schiffe	Schoner		Zusammen
	Passagier-dampfer	Fracht-dampfer		für Auslandsfahrt	für Küstenfahrt	
Unter 15 Dollar	665	17	90	30	1	803
von 15—19,99 „	585	29	388	26	18	1 046
„ 20—24,99 „	540	28	626	133	8	1 335
„ 25—29,99 „	1 080	318	415	426	170	2 409
„ 30—34,99 „	874	265	130	215	364	1 848
„ 35—39,99 „	505	148	244	156	188	1 241
„ 40—44,99 „	1 034	309	382	136	145	2 006
„ 45—49,99 „	508	147	132	70	59	916
„ 50—59,99 „	656	122	204	52	75	1 109
Über 60 „	896	262	8	—	—	1 166
Zusammen	7 343	1 645	2 619	1 244	1 028	13 879
	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Gesamtsumme der Löhne	270 819	69 842	75 800	36 230	34 571	487 262
Durchschnitt	36,88	42,46	28,94	29,12	33,63	35,11

In obiger Aufstellung inbegriffen sind ungefähr 500 in Southampton für die „American Line"-Dampfer angemusterte Stewards und etwa 500 chinesische Stewards, Heizer und Kohlenzieher aus Hongkong auf transpacifischen Dampfern. Diese beiden Gruppen erhalten weniger als 20 Dollar, die Chinesen sogar weniger als 15 Dollar, und sie sind in den Angaben für die Passagierdampfer in Reihe 1 und 2 der nebenstehenden Tabelle enthalten.

Es stellen sich die Löhne für Leute jeden Ranges auf Dampfern weit höher als auf Segelschiffen; Stewards jedoch, die ja nur auf Passagierdampfern beschäftigt werden, erhalten in den Vereinigten Staaten monatlich 20 bis 25 Dollar. Da aber auch auf amerikanischen Schiffen die Passagiere den Stewards gewöhnlich Trinkgelder geben, so erhöhen sich dadurch deren Löhne um 50 vom Hundert. Nachstehende Tabelle gibt die Heuerhöhe der einzelnen Mannschaftsklassen von Seeleuten und Maschinenpersonal für die gedachten amerikanischen Dampfer in den Handelsschiffahrtsplätzen auf den verschiedenen Verkehrsrichtungen. Die Vereinigten Staaten-Dampferflotten für den Außenhandel bestehen fast ausschließlich aus subventionierten Postlinien; für den Innenhandel aber genießen sie den Schutz der Gesetze, die diesen Verkehr den daheim gebauten Schiffen unter amerikanischer Flagge vorbehalten.

Digitized by Google

Ausweis über die Löhne auf den vier Hauptdampferlinien.

	Art der Schiffe	Durchschnittlicher Tonnengehalt	Seeleute					Maschinenpersonal			
			Vollmatrosen	Hochbootsleute	Zimmerleute	Erste Offiziere	Zweite Offiziere	Heizer	Kohlenzieher	Erste Ingenieure	Zweite Ingenieure
			Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Von New York nach:											
Großbritannien	Postdampfer	11 000	25.—	37.50	50.—	120.—	70.—	40.—	30.—	210.—	120.—
Südamerika	„	2 500	25.—	30.—	40.—	80.—	60.—	40.—	30.—	150.—	90.—
Westindien	Passagierdampfer	2 500	25.—	30.—	40.—	75.—	55.—	35.—	30.—	150.—	90.—
New Orleans	Frachtdampfer	5 000	25.—	30.—	40.—	70.—	45.—	40.—	30.—	150.—	90.—
San Francisco[1] . . .	„	6 000	25.—	30.—	40.—	80.—	55.—	40.—	30.—	150.—	90.—
Von Boston nach:											
Westindien	Postdampfer	2 000	25.—	30.—	30.—	70.—	40.—	40.—	30.—	125.—	90.—
Küstenverkehr	Frachtdampfer	1 000	25.—	30.—	30.—	70.—	45.—	35.—	30.—	125.—	90.—
Von New Orleans nach:											
Südamerika	Passagierdampfer	1 000	30.—	35.—	50.—	75.—	50.—	50.—	40.—	135.—	80.—
Von San Francisco nach:											
Südamerika	„	3 000	31.58	35.—	50.—	96.92	64.25	46.42	36.—	150.—	90.—
Asien und Australien . .	Postdampfer	6 000	31.67	40.—	50.—	121.—	72.67	50.—	40.—	172.—	107.83
Pacifische Küstenschiffahrt	Frachtdampfer	1 000	45.—	50.—	45.—	90.—	75.—	50.—	40.—	142.—	90.—
New York[1]	„	6 000	30.—	30.—	47.50	85.—	67.50	45.—	35.—	150.—	90.—

[1] Gilt als heimische Küstenschiffahrt.

Digitized by Google

Der Tonnengehalt der amerikanischen Rahsegelschiffe schwankt zwischen 800 und 3500 Tonnen. Unser Land ist in der Verwendung von Stahl für den Rumpf von Segelschiffen rückständig und es sind bisher nur 8 vollgetakelte stählerne Segelschiffe von dem in Europa üblichen Typus in den Vereinigten Staaten gebaut. Die amerikanischen Rahsegelschiffe gelangen meist auf den sehr langen Reisen zwischen unseren atlantischen und pacifischen Häfen einschließlich Hawaiis, das durch Gesetz für amerikanische Schiffe vorbehalten ist, zur Verwendung, ferner für die Verschiffung von Petroleum in Zinkbehältern nach Asien und Australien und für den Versand des Getreides und Holzes der pacifischen Küste nach Europa. Einige der kleineren Schiffe dieser Art finden im Handel mit Süd-Amerika Verwendung. Da die amerikanische Rahsegelflotte größtenteils aus hölzernen Schiffen besteht, so hat sie während der letzten zehn Jahre an Tonnengehalt stetig abgenommen. Die Heuern für Mannschaften, die in amerikanischen Häfen auf amerikanischen Rahsegelschiffen angemustert werden, stellen sich wie folgt:

	Vollmatrosen	Hochbootsleute	Zimmerleute	Erste Offiziere	Zweite Offiziere
Von New York nach:	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Europa	20.—	25.—	35.—	50.—	30.—
Südamerika	18.—	25.—	35.—	50.—	30.—
San Francisco[1]	18.—	22.—	35.—	60.—	40.—
Von Philadelphia nach:					
Asien und Australien	18.—	21.—	40.—	60.—	45.—
Von Baltimore nach:					
San Francisco[1]	18.—	20.—	35.—	60.—	35.—
Von Mobile nach:					
Südamerika	20.—	30.—	35.—	35.—	—
Von San Francisco nach:					
Europa	25.—	27.50	45.—	62.50	37.50
Von Port Townsend nach:					
Europa	20.—	25.—	40.—	60.—	40.—
Südamerika	20.—	25.—	40.—	55.—	40.—
Asien und Australien	20.—	25.—	45.—	55.—	45.—
New York[1]	20.—	25.—	40.—	55.—	45.—
Von Honolulu nach:					
New York[1]	25.—	30.—	33.75	65.—	41.25

[1] Heimischer Verkehr.

Digitized by Google

Faſt zwei Jahrhunderte lang iſt der Schoner der Lieblingstypus im heimiſchen Verkehr geweſen. Anfangs ein kleines Schiff, von weniger als 100 Tonnen Inhalt und zwei Maſten, iſt dieſer Schiffstypus allmählich von den Schiffbauern an der Neu-England Küſte weiter entwickelt, bis man 1902 den ſiebenmaſtigen Stahlſchoner „Thomas W. Lawſon" von 5218 Tonnen Brutto-Gehalt, für eine Fracht von 7000 Tonnen Kohlen und einer Beſatzung von nur 13 Mann, vom Stapel laſſen konnte. Der Schoner iſt wegen der Schnelligkeit und Leichtigkeit, mit der er zu manövrieren imſtande iſt, beſonders für die Schiffahrt in Meerengen, Buchten, Häfen und Flüſſen geeignet. Sein Betrieb iſt rentabel, da er eine nur geringe Mannſchaft erfordert. Faſt alle großen neuen Schoner von 1000 Tonnen Gehalt und mehr, wie auch einige der kleinern, ſind mit Hilfsmaſchinen zum Hiſſen und Raffen der Segel, zur Bedienung der Anker und zum Laden und Löſchen der Fracht verſehen. Die größeren Schoner werden meiſtens zur Beförderung von Kohlen benutzt. Vor einigen Jahren wollte es ſcheinen, daß Schleppzüge von mehreren großen Kähnen die gebräuchliche Methode des Kohlentransports längs der Seeküſte werden würden. Durch ſtetige Vergrößerung des Raumes und Verbeſſerung der Maſchinen haben aber die Schoner ihre zeitweilig bedrohte Vorherrſchaft wiedererlangt. Ein zweites wichtiges Verwendungsgebiet des Schoners iſt die Beförderung von Bau- und Nutzholz, wofür ſich ſein geräumiger, durch keine Einbauten unterbrochener Innenraum und ſein klares Deck beſonders eignen. Amerikaniſche Schiffe befördern Bauholz nicht nur von einem der heimiſchen Häfen zum andern, ſondern auch über den Atlantiſchen Ozean nach Weſtindien, Mexiko und Mittelamerika, ſowie über das Stille Meer nach Aſien und Auſtralien. Zur Zeit iſt die Schonerflotte die beſte Schule für den amerikaniſchen Seemann. Unter der Mannſchaft dieſer Schiffe, zumal der im heimiſchen Verkehr verwendeten, befindet ſich eine Menge junger Amerikaner, die nach und nach zum Range eines Offiziers oder Kapitäns aufſteigen und, nachdem ſie einige Erfahrung auf Rahſegelſchiffen geſammelt haben, auf die Dampferflotte übergehen. Folgendes ſind typiſche Heuerſätze auf Schonern:

Digitized by Google

	Vollmatrosen	Hochbootsleute	Zimmerleute	Erste Offiziere	Zweite Offiziere
	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar	Dollar
Von Boston nach Afrika	20.—	—	25.—	35.—	30.—
Von New York nach Südamerika . . .	18.—	23.—	32.—	50.—	30.—
Von Baltimore nach Südamerika . . .	20.—	25.—	—	45.—	30.—
Von Baltimore nach anderen Häfen der Vereinigten Staaten	30.—	35.—	—	45.—	35.—
Von Newport News nach anderen Häfen der Vereinigten Staaten	25.—	—	—	45.—	35.—
Von Washington nach Westindien und dem Golf von Mexico	25.—	25.—	25.—	35.—	30.—
Von Pensacola nach Westindien, Mexico und Mittelamerika	20.—	—	—	30.—	25.—
Von Mobile nach Westindien, Mexico und Mittelamerika	25.—	—	35.—	40.—	—
Von Mobile nach anderen Häfen der Vereinigten Staaten	25.—	28.—	40.—	35.—	30.—
Von San Francisco nach anderen Häfen der Vereinigten Staaten	39.26	—	50.—	55.69	46.98
Von Port Townsend nach Asien und Australien	20.35	—	45.—	55.—	45.—
Von Honolulu nach den Häfen der Vereinigten Staaten	36.28	—	42.50	55.—	45.—

Der Unterschied in den Heuersätzen der Seeleute gleicher Klasse beruht, wie dargelegt,

1. auf den in den verschiedenen Häfen geltenden Löhnen für Landarbeiter; die Löhne an der pacifischen Küste sind durchgängig höher als die an der atlantischen Küste;

2. auf der Verschiedenheit der auszuführenden Arbeiten, da die Löhne der Maschinisten, Heizer und Trimmer unter Deck durchgängig höher sind als die der eigentlichen Seeleute auf Dampfern oder Segelschiffen;

3. auf der Dauer der Reise. Auf längeren Reisen, auf denen das fremde Element unter den Mannschaften überwiegt, sind die Löhne meist geringer als auf kürzeren Fahrten, auf denen das amerikanische Element an der Mannschaft stärker beteiligt ist.

Die Reeder der atlantischen Küste haben keinerlei wirksame Organisation, und die tatsächlich gleichmäßigen Löhne, die den Seeleuten der jeweiligen Klassen an den verschiedenen Hafenplätzen gezahlt werden,

Digitized by

beruhen nicht auf Abmachungen unter ihnen, sondern auf der allgemeinen Lage des Arbeitsmarktes. Die amerikanischen Reeder an der Küste des Stillen Ozeans haben sich zu einer einzigen Genossenschaft vereinigt, die mit dem Verband der Seeleute ein Abkommen über einheitliche Lohnsätze getroffen hat. Von der auf den Großen Seen betriebenen Reederei sind neun Zehntel in der „Lake Carriers' Association" vereinigt, einer Organisation, welche eine Gleichmäßigkeit der Löhne sichert und allgemein auf dem Wege der Gesetzgebung und anderweit die Interessen der verschiedenen in dem Verein zusammengeschlossenen Reeder zu fördern strebt.

Jedes im Auslandshandel beschäftigte amerikanische Fahrzeug, außer in der kleinen Fahrt, muß laut Gesetz für jeden Seemann einen vollen Ersatz-Anzug mit sich führen und zwar Stiefel, Schuhe, Hüte, Mützen, Unter- und Oberzeug, Ölzeug, Wolldecken und schließlich einen warmen wollenen Anzug. Diese Gegenstände werden dem Seemann auf Verlangen zu einem Preise geliefert, welcher die in dem Ausgangshafen gültigen Engrospreise nicht um mehr als 10 vom Hundert übersteigen darf. Dies Gesetz führt in der Regel zu einer gewissen Gleichmäßigkeit der Bekleidung unter den Seeleuten. Doch sind Uniformen im allgemeinen nur auf Passagierdampfern vorgeschrieben. Letztere werden, abgesehen in der eben angedeuteten Weise, nicht vom Schiffe aus geliefert, sondern der Seemann versorgt sich damit meist selber an Land.

In der Zeit von April bis November pflegt die Nachfrage nach Seeleuten in amerikanischen Häfen das Angebot zu übersteigen; die Desertionen von fremden Schiffen sind dann nichts Seltenes und die Musterung von Mannschaften stößt häufig auf Schwierigkeiten. Die Schiffahrt auf den Großen Seen wird während der Wintermonate meist durch das Zufrieren der engen Kanäle und Häfen geschlossen, und von den Seeleuten kehren viele der Beschäftigung halber an die Meeresküste zurück. Während der Sommermonate dagegen lockt die Nachfrage nach Mannschaften auf den Seen zu hohen Löhnen und unter besseren Lebensbedingungen als auf dem Salzwasser die Leute von der Küste ins Innere. Die zahlreiche Flotte amerikanischer Dampf- und Segel-Yachten wird zumeist während der Sommermonate in Dienst gestellt und entzieht den Handelsschiffen einen Teil ihrer Mannschaft. An der Küste des Stillen Meeres sind um diese Zeit auch die Lachsfischereibetriebe in Alaska, die etwa 2000 Mann beschäftigen, in voller Tätigkeit. Dann ist auch der Verkehr mit den Goldminenplätzen von Alaska von der Sperre des Eises befreit, und manche Seeleute fanden daselbst während der letzten Jahre zeitweise Beschäftigung zu hohem Lohne. Während der Wintermonate,

Digitized by Google

wo diese speziellen Verhältnisse nicht ihre Wirksamkeit äußern, pflegt das Angebot von Seeleuten die Nachfrage zu decken.

Die Kapitäne, Offiziere, Steuerleute und Maschinisten aller amerikanischen Dampfer und die Kapitäne und Offiziere aller amerikanischen Segelschiffe von über 700 Tonnen Gehalt müssen im Besitze eines Patentes sein, das ihnen für ihre Befähigung auf Grund einer Prüfung durch Staatsbeamte erteilt worden ist. Die Patente gelten für die Dauer von 5 Jahren, falls die Besitzer nicht durch Verschulden ihrer wieder verlustig gehen. Die Behörde stellt keine Befähigungsanforderungen betreffs anderer Persönlichkeiten aus der Mannschaft, und jedermann, der Anstellung an Bord findet, mag diese beliebig ausüben. So werden bisweilen ungeschulte Leute als Matrosen auf Segelschiffen, als Heizer und Kohlenzieher auf Dampfern angemustert. In solchen Fällen arbeiten dann z. B. gelernte Kohlenzieher zusammen mit Neulingen für gleichen Lohn. Leute, die schon verschiedene Jahre als Heizer gefahren haben, erhalten dieselbe Heuer wie solche, deren erste Reise es ist. Die Länge der Dienstjahre und erworbene Erfahrung werden durch Beförderung belohnt. Ungelernte Leute mustern gewöhnlich als Kohlenzieher an, werden nach einigen Reisen zu Heizern befördert und erhalten dann monatlich 5—10 Dollar mehr Lohn. Die Schmierer und Wasserträger werden unter den besten Heizern ausgewählt und bekommen gewöhnlich eine Heuerzulage von 5 Dollar.

Die Heuerberechnung beginnt je nach Übereinkommen und Sachlage von dem Augenblick, an dem der Seemann zu arbeiten beginnt oder an Bord kommt. Sie setzt sich ununterbrochen fort auf der Aus- und Heimreise bis zu dem Hafen der Abmusterung und umschließt die in fremden Häfen verbrachte Zeit. Einige Dampferlinien treffen spezielle Abmachungen mit der Mannschaft hinsichtlich über Erwarten langer Aufenthalte in fremden Häfen. In solchen Fällen verpflichtet sich der Reeder zur Zahlung der Kosten für Unterkunft und Verpflegung der Mannschaft an Land, sowie einer besonderen Landheuer, die der Höhe der Heuer an Bord entspricht. Nach Rückkehr in die Vereinigten Staaten wird die gesamte Mannschaft, mit Ausnahme einiger Offiziere und Maschinisten und weniger Leute, die als Lieger dienen oder bei den jeweiligen Reparaturen gebraucht werden, gewöhnlich entlassen, sobald das Schiff festgelegt ist. In der Regel gibt es für den Aufenthalt in den Häfen keine besonderen Lohnsätze, da der Seemann entweder die volle Reiseheuer erhält oder abgemustert wird. Der Verband der Seeleute und die Reedervereinigung an der pacifischen Küste haben indes ein Abkommen getroffen, wonach

Digitized by

10 Stunden Arbeit im Hafen als volle Tagesarbeit gelten, nämlich die Zeit von 6^{30} morgens bis 12 Uhr mittags und von 1 Uhr nachmittags bis 5^{30} nachmittags. Für alle Überstunden oder Sonn- und Feiertagsarbeit erhält der Seemann eine Sondervergütung von 40 bis 50 Cents für die Stunde. Gewöhnlich ist der ganze Barverdienst der Seeleute in ihrer Monatsheuer enthalten. Doch erklärt das Gesetz jedes Abkommen, durch das der Seemann sich verpflichtet, allen etwaigen Ansprüchen auf Bergelohn zu entsagen, für null und nichtig.

Wie schon bemerkt, wird der Seemann nicht für das ganze Jahr in Dienst genommen; er „feiert" zwischen dem Termin seiner Abmusterung am Schluß einer Reise und der Wiederanmusterung bei Beginn einer neuen. Diese Pause an Land schwankt natürlich je nach der Dauer der Reise, sowie der Häufigkeit und Länge des Aufenthaltes der Fahrzeuge im Heimathafen, auch je nachdem der Seemann an dem Fahrzeug hängt oder, sobald eine Reise beendigt ist, wünscht, auf ein anderes überzugehen.

Die Mannschaften amerikanischer Schiffe ziehen in der Regel vor, an den Lösch- und Ladearbeiten im Hafen nicht teilzunehmen. Und ihre Wünsche stimmen hierin mit denen der Reeder überein, die eine schnellere Abfertigung durch Stauer und Schauerleute erzielen können, besonders wo in modernen Häfen die Schiffe unmittelbar am Quai festlegen können. Die Mannschaften amerikanischer Seedampfer mustern gewöhnlich wieder auf demselben Fahrzeuge an. Die Mannschaft von Rahsegelschiffen dagegen wartet selten das Löschen ab, um auf demselben Schiffe zu bleiben, sondern sucht auf einem andern Annahme. Für die Schonermannschaften gibt es keine allgemein geltenden Grundsätze. Große Schoner, die ständig Beschäftigung haben, vermögen immer einige ihrer Matrosen für die nächste Reise an Bord zu halten; aber von kleinen Schonern, die oft lange in einem Hafen aufliegen müssen, geht die Mannschaft häufig auf andere Schiffe, wenn ein Platz frei wird, oder sie begeben sich mit der Bahn an einen andern Hafenplatz. Zieht man alle diese wechselnden Momente in Betracht, so darf man behaupten, daß die Mannschaften der Dampfer und der Rahsegler durchschnittlich während zehn Monaten, die der Schoner während neun Monaten des Jahres in Dienst und Lohn stehen.

Während die gesetzlich bestimmten Anforderungen für Verpflegung sich auf über 30 Cents pro Tag, etwa 10 Dollar pro Monat belaufen, sind die tatsächlichen Ausgaben bei den derzeit herrschenden hohen Proviantpreisen höher. In nachstehender Zusammenstellung der durchschnitt-

Digitized by Google

lichen Jahreseinnahmen ist die Unterkunft an Bord während der Reise nicht angerechnet, während andererseits der weitaus größte Teil der Mannschaften amerikanischer Seeschiffe unverheiratet ist und an Land Kost und Logis zu zahlen hat. Die wöchentlichen Durchschnittssätze für Seemannskost und -Logis an Land schwanken zwischen 4 Dollar in den kleineren Häfen des Atlantischen Meeres, 5 Dollar in New York, Philadelphia, Boston und New Orleans, und 7 Dollar in den pacifischen Hafenplätzen. Die Tabelle auf Seite 15 verzeichnet den durchschnittlichen Monatslohn von 13 879 auf amerikanischen Seeschiffen beschäftigten Leuten verschiedensten Ranges. Die durchschnittlichen Jahreseinkommen lassen sich folgendermaßen berechnen:

	Monats-heuer		Monats-proviant		Dienst-monate		Jahres-einkommen
	Dollar		Dollar		Dollar		Dollar
Passagierdampfer	36.88	+	10	×	10	=	468.80
Frachtdampfer	42.46	+	10	×	10	=	524.60
Rahsegler	28.94	+	10	×	9	=	350.46
Schoner für den Auslandverkehr	29.12	+	10	×	9	=	352.08
Schoner für den Küstenverkehr .	33.63	+	10	×	9	=	392.67
Durchschnitt	35.11	+	10	×	9	=	405.99

Laut den vorstehenden Angaben stellen sich die Jahreseinnahmen der verschiedenen Seemannsklassen annähernd wie folgt:

	Monats-heuer		Monats-proviant		Dienst-monate		Jahres-einkommen
	Dollar		Dollar		Dollar		Dollar
Dampfer — Matrosen — Atlantischer Ozean	25.—	+	10	×	10	=	350.—
Dampfer — Matrosen — Pacifischer Ozean	35.—	+	10	×	10	=	450.—
Dampfer — Hochbootsleute — Atlantischer Ozean	30.—	+	10	×	10	=	400.—
Dampfer — Hochbootsleute — Pacifischer Ozean	40.—	+	10	×	10	=	500.—
Dampfer — Heizer — Atlantischer Ozean	40.—	+	10	×	10	=	500.—
Dampfer — Heizer — Pacifischer Ozean	50.—	+	10	×	10	=	600.—
Rahsegelschiffe — Matrosen — Atlantischer Ozean	20.—	+	10	×	9	=	270.—
Rahsegelschiffe — Hochbootsleute — Pacifischer Ozean	30.—	+	10	×	9	=	360.—
Schoner — Matrosen — Atlantischer Ozean	20.—	+	10	×	9	=	270.—
Schoner — Matrosen — Pacifischer Ozean	30.—	+	10	×	9	=	360.—

Digitized by Google

Die in diesen Tabellen angegebenen Lohnsätze beziehen sich auf amerikanische Schiffe in amerikanischen Häfen. Die Tabelle über die Durchschnittslöhne auf amerikanischen Schiffen auf S. 15 gilt auch für die von Southampton aus auf amerikanischen Postdampfern eingeschifften Stewards und für die chinesischen Mannschaften, die in Hongkong auf den Dampfern der „Pacific Mail"-Linie angemustert werden.

Die Gagen der Schiffsoffiziere und Maschineningenieure hängen in so hohem Grade von der persönlichen Tüchtigkeit des einzelnen und der Art des Betriebes ab, daß allgemein gültige Angaben darüber schwer zu machen sind.

Auf Dampfern sind der erste Offizier und der erste Maschineningenieur oft für das ganze Jahr engagiert; und andere Offiziere erhalten zeitweilig während des Aufenthaltes im Heimatshafen, wenn die übrige Mannschaft abgemustert ist, eine reduzierte Gage.

Der den Offizieren an Bord von Dampfern und großen Segelschiffen gelieferte Proviant ist natürlich von höherer Qualität als der der Mannschaft. Das Jahreseinkommen der ersten Offiziere auf Dampfern beläuft sich auf 800—1400 Dollar und die ersten Maschinisten erhalten von 1200—2500 Dollar. Auf Rahsegelschiffen schwankt das Gehalt der ersten Offiziere zwischen 500 und 700 Dollar und auf Schonern zwischen 400 und 550 Dollar. Die Seeleute amerikanischer Schiffe genießen auch freie Behandlung in den Seemannshospitälern der Vereinigten Staaten und an Bord jene Pflege, die hierselbst zur Verfügung steht. Unumgängliche Ausgaben des Seemanns erstrecken sich auf seine Kleidung (die er auf Wunsch an Bord für einen den Engrospreis an Land um 10 vom Hundert übersteigenden Preis erstehen kann), ferner auf Bestreitung des Unterhaltes an Land für zwei bis drei Monate und auf seine Nebenausgaben im Hafen, die von den Gewohnheiten des einzelnen abhängen. Die Beförderung an Bord ist frei, wenn das Schiff nicht direkt am Quai liegt.

Für Fischerboote sehen die Gesetze der Vereinigten Staaten einen besonderen Kontrakt vor, wonach jedes Glied der Mannschaft Anspruch hat auf einen gewissen Anteil am Fangergebnis; dieser wird meist nach der Anzahl der Fische berechnet, die der einzelne fängt. Die Lachsfischereien von Alaska beschäftigen ungefähr 2000 Mann. Die Schiffe, gewöhnlich Rahsegel führende Fahrzeuge, mit einer Besatzung von 30 bis 150 Mann, fahren im März von San Francisco nach Alaska und kehren im Oktober oder November heim. Die Heuer für die Session ist 50 Dollar; außerdem für jeden Königslachs, der über 15 Pfund wiegt, $2\frac{1}{2}$ Cent und für jeden roten Lachs $\frac{1}{2}$ Cent. Das Einkommen des

Digitized by Google

Matrosen beläuft sich während der Fangzeit auf 250—400 Dollar, je nach Glück, Fleiß und Geschicklichkeit. Während der Fangzeit schlagen die Leute, zumeist Seeleute von Fach, ihr Lager am Ufer auf. Etwa gleich hohe Vergütungen erhalten die Fischer auf den Neufundlandbänken, doch ist ihre Arbeit die gefährlichste, welche von den unter amerikanischer Flagge fahrenden Seeleuten verrichtet wird. Die Fangzeit dauert jetzt fast das ganze Jahr hindurch; die Fischer verlassen die neuenglischen Häfen in kleinen Schonern, die an den „Bänken" vor Anker gehen, und von dort aus gehen die Leute täglich in kleinen Booten oder Quatzen (dories) auf den Fang. Die Gesamtzahl der auf amerikanischen Schiffen beim Dorsch- und Makrelenfang im nordatlantischen Meere beschäftigten Leute beläuft sich auf ungefähr 9000. Während der letzten Saison gingen allein 11 Schoner mit 71 Mann, die im Hafen von Gloucester, dem Zentrum dieses Gewerbes, beheimatet waren, verloren. Das gesamte Jahreseinkommen in diesem Gewerbe beläuft sich für den Mann selten anfangs auf mehr als 400 Dollar, und das Durchschnittserträgnis einer Reihe von Jahren stellt sich noch erheblich niedriger.

Die auf Dampf- und Segeljachten üblichen Löhne kommen den höchsten auf Kauffahrteischiffen gezahlten Lohnsätzen gleich oder übersteigen sie sogar noch einigermaßen, da hierfür nur besonders erlesene Leute genommen werden. Doch die Zeit des Yachtsports ist nur kurz.

Die Schiffahrtssaison auf den Großen Seen dauert in der Regel acht Monate, aber während dieser Saison stehen die Leute fast ununterbrochen im Dienst. Die Dampfer sind derart gebaut und die Quaieinrichtungen in der Weise getroffen, daß das Löschen und Laden der Massenladung sich aufs schnellste vollzieht; die Beschäftigung der Mannschaft erleidet daher keine Unterbrechung. Auf Frachtdampfern erhalten die ersten Offiziere monatlich 78—96 Dollar, die ersten Ingenieure 105—150, die Heizer 45, die Steuerleute und Deckoffiziere 45 und Matrosen 25 Dollar.

Nach einem bis zum Jahre 1864 geltenden Gesetze mußten drei Vierteile der Besatzung amerikanischer Schiffe amerikanische Bürger sein oder Neger amerikanischer Herkunft, die damals das Bürgerrecht noch nicht hatten. Seit dem Unabhängigkeitskriege, während dessen sie auf Kaperschiffen und auf den ersten Kriegsschiffen dienten, haben sich auf den amerikanischen Schiffen stets Neger befunden. Heutzutage bilden sie einen beträchtlichen Bestandteil der Mannschaften von Küstenschonern, sowie der Heizer auf Küstendampfern, im Verkehr mit den südlichen Häfen.

Und auf den Mississippi-Dampfern liefern sie ein erhebliches Kontingent der Mannschaft. Während des Bürgerkrieges traten so viele Matrosen aus der amerikanischen Kauffahrteiflotte in die Flotte oder Armee ein und der lange Krieg nahm eine so große Zahl der erwachsenen Männer des Nordens in Anspruch, daß man das Erfordernis des Bürgerrechtes für Mannschaften der Kauffahrteischiffe abschaffte. Alle Wachdienst tuenden Offiziere indes müssen Bürger der Vereinigten Staaten sein. Seit jener Zeit hat die Zahl der auf Kauffahrteischiffen seefahrenden Landeskinder stetig abgenommen. Im Jahre 1902 ergab eine Prüfung der Musterrollen von 654 amerikanischen Schiffen, daß von 12 721 Mann (die Wachdienst tuenden Offiziere nicht eingerechnet) nur 3 220, ungefähr der vierte Teil, geborene Amerikaner waren. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schiffe für große Fahrt, unter deren Mannschaft die geborenen Amerikaner verhältnismäßig stärker vertreten sind, als unter der seemännischen Bevölkerung unserer Hauptseehäfen, wie New York, San Francisco und New Orleans. Die heimische seefahrende Bevölkerung findet sich hauptsächlich an den kleineren Plätzen, an der Neuengland-Küste, wo eine zahlreiche Flotte von kleinen Schonern und Schaluppen einer beträchtlichen Anzahl von Familien, deren Söhne seit Generationen zur See gegangen sind, den Lebensunterhalt gewährt. Diesen Kreisen entstammen die meisten Offiziere der amerikanischen Dampf- und Segelschiffe.

Von den Kapitänen abgesehen, sind fast die Hälfte der Mannschaften amerikanischer Fahrzeuge Ausländer, auf Küstenfahrern und Hochseeschiffen zusammen. Eine im Mai und Juni 1902 für die 40 000 auf amerikanischen Seeschiffen fahrenden Mannschaften angestellte zuverlässige Schätzung ergibt, daß sie sich aus rund 21 000 Mann geborenen oder naturalisierten Bürgern und 19000 Ausländern zusammensetzt. Nach dem Gesetze müssen 50 vom Hundert der Bemannung der Subventions-Postdampfer amerikanische Bürger sein. Unter den eben genannten amerikanischen Bürgern befinden sich etwa 4500 ursprüngliche Ausländer, die auf Grund dieses und ähnlicher Gesetze Amerikaner geworden sind. Aus naheliegenden Gründen ist die Zahl der amerikanischen Schiffe im heimischen Küstenverkehr größer als im Außenverkehr. Die Ausländer gliedern sich zur gedachten Zeit nach Nationalitäten wie folgt:

Britische Untertanen .	5700
Deutsche	2000
Skandinavier	4800
Österreicher	300

Digitized by Google

Franzosen	300
Italiener	800
Spanier	900
Portugiesen	700
Russen	900
Japaner	300
Chinesen	600
Verschiedene	1700

Die Skandinavier (Norweger, Schweden und Dänen) und die Portugiesen sind fast ausschließlich als Matrosen beschäftigt, Deutsche, Österreicher und Spanier fast nur als Heizer oder Kohlenzieher, einige Deutsche auch als Matrosen auf Segelschiffen; die Chinesen findet man als Heizer, Kohlenzieher und Stewards auf den Dampfern im asiatischen Verkehr. Ein großer Teil der englischen Untertanen stammt aus Britisch-Nordamerika. Die Zahl der Ausländer unter den amerikanischen Schiffsmannschaften ist bedeutenden Schwankungen unterworfen, doch besteht ständig ein erheblicher Bruchteil der Besatzung amerikanischer Fahrzeuge aus Fremden, die das Bürgerrecht nicht nachsuchen. Der Zugang von Fremden auf amerikanischen Schiffen verteilte sich, soweit dies zu ermitteln möglich war, im vergangenen Jahre wie folgt auf folgende drei Gruppen:

1. In fremden Häfen auf amerikanischen Fahrzeugen wie üblich angemustert 2400;

2. neue Einwanderer 2000;

3. von fremden Schiffen in amerikanischen Häfen Abgemusterte oder Entlaufene, hauptsächlich Briten und Deutsche, 3500.

Die Arbeitszeit auf amerikanischen Seeschiffen ist nach dem allbekannten Steuer- und Backbord-Wachsystem eingeteilt in abwechselnd 4 Stunden Dienst und 4 Stunden Ruhe und die übliche 2stündige Hundswache, so daß sich die regelmäßige Tagesarbeit der Seeleute auf 12 Stunden beläuft. Beim Maschinenpersonal ist die Regel für die Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Schiffen eine 4stündige Arbeitszeit, eine 8stündige Ruhepause, so daß die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden beträgt. Im Hafen tritt an die Stelle des Wachensystems die Ankerwacht, bei der nur so viele Leute von der regelmäßigen Wachmannschaft auf Deck bleiben, als nötig ist, um die Aufsicht zu führen. Die Wachehabenden lösen einander gewöhnlich alle 2 Stunden ab. Die

Digitized by Google

Mannschaft der Nacht- oder Ankerwache ist meist den folgenden Tag dienstfrei, sofern das Schiff nicht zur Abfahrt klar macht. Abgesehen von den bereits erwähnten Fällen sehen die Schiffsartikel auf amerikanischen Schiffen keinerlei besondere Zahlung für Überstunden auf See oder im Hafen vor. Zu den Pflichten des seemännischen Dienstes wird als notwendige Arbeit auf See, soweit tunlich, auch das Anstreichen des Schiffes gerechnet. Für im Hafen liegende Segelschiffe wird durch die Schiffsartikel im allgemeinen vorgeschrieben, daß die Mannschaft auf Befehl Güter und Ballast ein- oder auszuladen hat. Die Bezeichnung „notwendige Sonntagsarbeit" kennt man auf amerikanischen Schiffen weder nach Gesetz noch nach Brauch. Wie wohl allgemein bekannt, unterscheidet sich die Sonntagsheiligung in den Vereinigten Staaten von der in Europa üblichen. Fast alle Läden sind in der Regel geschlossen, und es wird nur wenig Arbeit verrichtet. Sehr streng ist die Sonntagsheiligung zumal in den Neu-England-Staaten, die noch immer die Mehrzahl der Offiziere auf amerikanischen Schiffen liefern. Diese Offiziere halten auch auf See, soweit es die Umstände gestatten, meist an alten Heimatsbräuchen fest. So würde man z. B. das Streichen des Schiffes und das Putzen der Metallteile am Sonntage nicht vornehmen lassen.

Die Stunden für die Mahlzeiten fallen mit der Ablösung der Wachen zusammen; um 7 oder 8 Uhr gibt es als erstes ein kräftiges Frühstück, um 12 Uhr die Hauptmahlzeit, das Mittagessen, und das Abendbrot um 6 Uhr. Auf einigen Schiffen wird um Mitternacht Brot und heißer Kaffee verabreicht.

Die Einführung von Tagelöhnen und eines Maximal-Arbeitstages von 10 Stunden ist in den Vereinigten Staaten bisher nicht ernstlich erörtert worden. Ein hierauf abzielender Vorschlag wurde vor acht Jahren von seiten des Seemanns-Verbandes vor einer Kommission des Kongresses beigebracht, doch widersetzten sich diesem Vorschlage die Reeder mit der Begründung, daß seine Ausführung mit der Handhabung des „Wachsystems" unvereinbar sei. Seither hat der Seemanns-Verband es nicht in sein Gesetzesprogramm aufgenommen. Das Gesetz sieht keinerlei Vergütung vor für Überarbeit, welche gelegentlich einer Verminderung der Mannschaft durch Krankheit oder Desertion entsteht. Wenn einzelne Leute desertieren oder arbeitsuntauglich werden, soll der Kapitän bei der ersten Gelegenheit die offenen Stellen durch gleich leistungsfähige Leute ausfüllen, bei Vermeidung einer Strafe von höchstens 200 Dollars.

Digitized by Google

Die Anmusterung von Matrosen für amerikanische Schiffe erfolgt auf zweierlei Weise:

1. Jede auf einem amerikanischen, nach einem Auslandshafen bestimmten Schiffe (ausgenommen sind die Häfen in Britisch-Nordamerika, Westindien und Mexico) beschäftigten oder für die Fahrt von einem amerikanischen Hafen am Atlantischen nach einem amerikanischen Hafen am Stillen Ozean oder umgekehrt bestimmte Mannschaft muß unter der Aufsicht eines Bundesbeamten, der als „United States Shipping Commissioner" bezeichnet wird, angeheuert werden.

2. Mit einer Mannschaft auf einem amerikanischen, für die Küstenfahrt bestimmten Schiffe, oder für eine Fahrt nach den nahe gelegenen Häfen von Britisch-Nordamerika, Westindien oder Mexico schließt der Kapitän einen schriftlichen Vertrag ab. In solchen Fällen hat der Kapitän es in seinem Belieben, die Annahme der Mannschaft wie bei der großen Fahrt vor dem „Shipping Commissioner" zu bewerkstelligen oder nicht. Tatsächlich werden die Besatzungen auf den großen Schonern, die für den Küstenverkehr und für Fahrten nach Westindien und Mexiko bestimmt sind, gewöhnlich unter Aufsicht des „Shipping Commissioner" angemustert. Die Praxis auf amerikanischen Fahrzeugen in diesen Verkehrsrichtungen schwankt. Ungefähr ein Viertel der Schiffsräumte in diesem Verkehr nimmt seine Leute unter Aufsicht des Beamten an; dagegen bedient sich der staatlichen Mitwirkung hierbei keiner der Dampfer in verhältnismäßig kurzer Tourfahrt wie zwischen Baltimore und Philadelphia, Boston und New York.

Ein 3. Verfahren, Mannschaften für amerikanische Fahrzeuge anzunehmen, hat sich aus den Bedürfnissen der amerikanischen Schiffahrt herausgebildet, nämlich die regelmäßige Anmusterung von großen Teilen der Besatzungen für amerikanische Dampfer vor Konsuln der Vereinigten Staaten. Alle Stewards und Stewardessen der vier amerikanischen Postdampferlinien werden regelmäßig in Southampton (England) in Dienst genommen; alle chinesischen Heizer, Kohlenzieher, Stewards und ein Teil der Matrosen der nach China und Japan fahrenden amerikanischen Dampfer werden vor dem Konsul in Hongkong angenommen.

Die Posten der Schiffahrtskommissare nach dem Vorbild der britischen mercantile marine office sind durch Gesetz seit 1872 eingerichtet. Vom Bundessekretär des Schatzamtes werden in 22 Haupthäfen solche Kommissare angestellt, die unter dem „Commissioner of Navigation" in Washington stehen. Nachstehende Tabelle gibt einen Ausweis über die Zahl der Seeleute, die für das mit dem 30. Juni 1902 endigende Jahr von dem genannten Beamten angemustert wurden:

Digitized by

	Auslandsverkehr		Heimischer Verkehr		Insgesamt
	Dampfer	Segelschiffe	Dampfer	Segelschiffe	
New York	18 774	1 906	17 556	5 124	43 360
San Francisco	7 096	1 522	4 108	5 090	17 816
Boston.	3 989	898	401	5 420	10 708
New Orleans	6 079	83	548	40	6 750
Philadelphia	1 899	823	841	2 584	6 147
Port Townsend . . .	332	1 549	1 939	997	4 817
Die 16 anderen Häfen .	928	3 182	1 369	13 477	18 956
Zusammen	39 097	9 963	26 762	32 732	108 554

Vor den Konsuln der Vereinigten Staaten wurden angemustert: In Southampton 6077 Mann, in Hongkong 2341, und in allen anderen Häfen 6983.

Diese Zahlen decken sich nicht genau mit der Zahl der angemusterten Matrosen, da in ihnen auch wiederholt Anmerkungen derselben Leute für mehrere Reisen desselben Dampfers enthalten sind. Die in der obigen Tabelle enthaltene Zahl von Seeleuten beträgt höchstens 23 000. Im Jahre 1901 belief sich die Zahl der von den Kommissaren vorgenommenen Anmusterungen auf 98 968, im Jahre 1900 auf 90 325.

Die Schiffahrtskommissare beaufsichtigen die An- und Abmusterung der Seeleute amerikanischer Schiffe meist in Gegenwart des Kapitäns oder von dessen Vertreter. Sie entscheiden in erster Instanz, von der entweder an die ordentlichen Gerichtshöfe oder an den „Commissioner of Navigation" in Washington appelliert werden kann, über Streitigkeiten zwischen Seeleuten und Kapitänen oder Reedern über Löhne, Verpflegung, Unterkunft und Ähnliches, und im Falle beide streitenden Parteien sich schriftlich damit einverstanden erklären, übernehmen sie auch ein Schiedsrichteramt. Auch sonst wird ihr Schiedsspruch in Streitigkeiten oft angerufen, und, außer wenn grundsätzliche Streitpunkte von Belang in Frage kommen, als endgültig angenommen. So wird viel Prozessieren vermieden. Früher erhoben diese Kommissare von den Reedern Gebühren für ihre Dienstleistungen, aber seit dem Jahre 1886 hat das Schatzamt der Vereinigten Staaten die Deckung dieser Kosten, im Betrage von etwa 60 000 Dollar jährlich, übernommen.

Anmusterung sowohl wie Abmusterung der Mannschaften finden in Gegenwart des Schiffahrtskommissars statt. In Fällen, in denen es

Digitized by Google

sich darum handelt, die zahlreiche Mannschaft eines Ozeandampfers anzumustern oder zu entlassen und abzulohnen, pflegt der Schiffahrtskommissar an Bord zu gehen und daselbst seines Amtes zu walten. Handelt es sich um kleine Fahrzeuge, so wird die Mannschaft in die Geschäftsräume des Kommissars geführt, welche meist nahe am Wasser liegen. Die Form, in welcher die Mannschaften vor ihrer Anmusterung gemeinsam dem Kommissar vorgeführt werden, schwankt manchmal; besonders in Fällen, wo es sich um kleine Fahrzeuge handelt, beruft der Kommissar, sein Gehilfe oder Ausläufer die Besatzung; zuweilen auch versammelt der Kapitän die Mannschaft. Gehören die Leute dem Seemanns-Verbande an, so führt sie oft der örtliche Geschäftsführer des Verbandes dem Kommissar zu. In dieser Weise verfährt man nur dann, wenn es sich um die Anmusterung einer wenig zahlreichen Mannschaft für ein kleines Schiff handelt. Die Dampfschifflinien nehmen gewöhnlich einen Heuerbas fürs ganze Jahr in Dienst, um ihre Mannschaften vor der Anmusterung zusammenzubringen und für deren Erscheinen an Bord Sorge zu tragen. Ein erheblicher Teil der Mannschaft der regelmäßigen amerikanischen Dampferlinien betrachtet sich als fortdauernd im Dienste der Gesellschaft stehend und stellt sich stets zur bestimmten Zeit zur Anmusterung ein. Die „American Line" begünstigt diese Regelmäßigkeit durch eine Prämie in Gestalt eines goldenen 5 Dollarstückes für jeden Mann, der während vier aufeinander folgender Reisen auf demselben Dampfer seinen Dienst zufriedenstellend versehen hat. Nichtsdestoweniger scheinen die Dienste des Heuerbas nötig, um das Erscheinen eines weiteren beträchtlichen Teiles der Mannschaft an Bord zu sichern und für etwa am Tage der Abfahrt ausbleibende Leute Ersatz zu schaffen. Für seine Dienste erhält der Heuerbas von den Dampfschiffahrts-Gesellschaften einen bestimmten Satz zwischen zwei und fünf Dollar pro Kopf; in einigen Fällen soll aber auch mit dem Betreffenden die Zahlung einer Pauschalsumme für eine bestimmte Zeit vereinbart werden. Die Dampfer der fremden regelmäßigen Linien verfahren in gleicher Weise, um Ersatz für Heizer, Kohlenzieher und Stewards zu finden, die gelegentlich desertieren, zumal in den größeren Städten an der Küste des Atlantischen Meeres. Für die Dampfer der regelmäßigen Linien hat das Verfahren zu ernsthaften Beschwerden keine Veranlassung gegeben. Zur Verwendung gekommen ist es auch auf den Kohlenschiffen der Marine und für die Transportschiffe. Ganz anders gestaltet liegt die Sache hinsichtlich amerikanischer sowohl wie ausländischer Hochsee-Segelschiffe und bei gewöhnlichen Frachtdampfern, die im amerikanischen Verkehr mit verschwindenden Aus-

nahmen unter fremder Flagge fahren. Um solche amerikanische Fahrzeuge mit Mannschaft und fremde Schiffe in amerikanischen Häfen mit Ersatz für Deserteure zu versorgen, bedient man sich gewöhnlich einer ganz anderen Klasse von Heuerbasen, deren Spesen sich weit höher stellen. Sie belaufen sich von zehn Dollar pro Kopf und mehr in Boston bis 15 und 20 Dollar in Philadelphia, und in Portland (Oregon) haben zwei Heuerbase gar versucht, einen Satz von 60 Dollar pro Ersatzmann für Deserteure von den in der Getreidefahrt von der pacifischen Küste nach Europa beschäftigten britischen, deutschen und französischen Rahsegelschiffen aufrecht zu erhalten. Diese während der drei letzten Jahre vorgekommenen Überforderungen sind sozusagen die Todeszuckungen des einstigen Verfahrens der Seelenverkäuferei in den Vereinigten Staaten. Gegenwärtig gibt es keinerlei vom Kongreß gesetzlich festgesetzte Gebühren für die Beschaffung von Seeleuten zwecks Anheuerung und für deren sichere Gestellung an Bord.

Während der Jahre 1884—1898 bestand ein Bundesgesetz, das die Zahlung jeder Art von Vergütung an irgend jemand für die Besorgung von Seeleuten verbot. Das Gesetz war unausführbar und wurde tatsächlich sowohl von den „Seelenverkäufern" (crimps) wie auch von den legitimen Heuerbasen umgangen. Man bediente sich dieser gerade so wie vor Erlaß des Gesetzes zur Besorgung von Mannschaft, aber um nicht gegen den Buchstaben des Gesetzes zu verstoßen, kamen Reeder und Heuerbase überein, daß die vom Reeder gezahlte Vergütung als „Bonus" oder Geschenk bezeichnet werden sollte. Dieser von den Reedern gezahlte „Bonus" schwankte zwischen 2 und 5 Dollar pro Kopf. Für den Rest der Zahlung hielt sich der Heuerbas an den Lohnüberweisungsschein des Seemanns. Die Heuerüberweisung (allotment), dem in England üblichen „advance" sachlich entsprechend, war eine dem Seemanne vom Reeder behändigte Anweisung auf einen vom Reeder auszuzahlenden Lohnvorschuß zur Begleichung von angeblich an Land gemachten Schulden. Dem Gesetze nach sollte der „Vorschuß" sich auf höchstens 10 Dollar für jeden Monat der bevorstehenden Reise belaufen. Das Maximum sollte, auf den Fahrten von den Häfen des Stillen Meeres nach Europa, oder von den Häfen des Atlantischen Meeres nach China und Japan, 40 Dollar sein. Unter der Herrschaft dieses Gesetzes blühte das Geschäft der „Seelenverkäufer" in den amerikanischen Häfen in der heimischen sowohl wie auf der fremden Schiffahrt mächtig auf. Um sich die Heuerüberweisung von 40 Dollar auf den Lohn des Seemanns von seiten des Reeders oder dessen Vertreters zu sichern, überredete der Heuerbas häufig den Matrosen,

Digitized by Google

das eine Schiff zu verlassen, um ihn dann sofort einem andern zuzuführen, und der einzige Ersatz, den er dem Manne für seine 40 Dollar Löhnung gewährte, war vielleicht eine einzige Nacht der Ausschweifung. So kam das Verfahren allein dem Heuerbas zu gut, den die Seeleute Seelenverkäufer (crimp) nannten, das einzige Opfer war der Matrose, den die Gerichte sehr passend als den „Unvernehmlichen" bezeichnet haben.

Im Jahre 1894 wurden die Nachteile dieses Systems der Bundesregierung deutlich zu Gemüte geführt, teils durch eine amtliche Erhebung, teils durch Vorstellungen des Seemannsverbandes. Nach eingehender Durchberatung verabschiedete der Kongreß ein neues Heuerüberweisungsgesetz (allotment law), das im Jahre 1899 in Wirksamkeit trat. Durch dieses Gesetz wurde der Commissioner of Navigation ermächtigt, die Höhe der Heuerüberweisung für Seeleute zu bestimmen, die in keinem Falle den Lohn für einen Monat übersteigen sollten. Als höchsten Vorschuß hat dieser die Summe von 25 Dollar festgesetzt, die je nach Dauer der Reise sich bis auf 5 Dollar vermindert. Bei gewissen kurzen Reisen sind Vorschüsse überhaupt nicht gestattet. Absicht der Bundesregierung und des Gesetzes ist, nach und nach mit der ganzen Heuerüberweisungswirtschaft aufzuräumen, die den Seemann früher in einer chronischen Verschuldung hielt und bei der das Gewerbe der Seelenverkäufer blühte. Man hat sowohl den Zulässigkeitsbereich der Heuerüberweisungen als auch deren Höhe beschränkt. Gesetzlich gestattet sind sie nur noch zur Begleichung der auf Land gemachten Schulden für Unterkunft oder Kleidung. Die Schiffahrtskommissare haben alle Heuerüberweisungsscheine zu prüfen und zu genehmigen und sie dürfen keine Heuerüberweisung anerkennen, bei welcher der Seemann übervorteilt erscheint.

Das Gesetz von 1898 hat sich als durchaus heilsam in seiner Wirkung erwiesen. Der Matrose auf fremden oder amerikanischen Schiffen verläßt heutzutage den amerikanischen Hafen in dem sichern Gefühle, daß die verdiente Heuer ihm am Ende der Fahrt ausgezahlt wird und nicht schon vor Beginn der Reise mehr als zur Hälfte dem Heuerbas in den Vereinigten Staaten verfallen ist. Im Jahre 1901/02 wurden von den amerikanischen Schiffahrtskommissaren 4200 Heuerüberweisungsscheine im Betrage von 56 000 Dollar ausgegeben. Diese Summe begreift ebensowohl die Heuerüberweisungen zu Gunsten von Eltern, Ehefrauen, Kindern und Schwestern in sich wie diejenigen zur Begleichung gerechtfertigter Forderungen für Unterkunft und Kleidung an Land. Der Spielraum für Betrügereien, auf dem die Seelenverkäuferei noch gedeiht, ist sehr klein. Tatsächlich hat sich auch in allen Haupthäfen der atlantischen

Digitized by

Küſte die Zahl der Heuerbaſe, die von der Begünſtigung von Deſertionen leben, und der Umfang ihres Geſchäftes ſtetig vermindert. Zu Anfang wurde dem Geſetze in New York und Boſton von den davon Betroffenen ein hartnäckiger Widerſtand entgegengeſetzt, vielfach verſuchte man es zu umgehen, doch wurde dem bald geſteuert. Nicht länger imſtande, die einheimiſchen oder fremden Seeleute zu beſchwindeln, wandten ſich die Seelenverkäufer nunmehr in einigen Häfen gegen die Reeder und forderten den bereits erwähnten exorbitanten „Bonus“. Bei Stellung dieſer Forderung ſprachen ſie aber offen aus, daß ſie nicht auf ihr beſtehen würden, falls das Geſetz vom Jahre 1898 aufgehoben würde.

Zweifellos wird die Deſertion, beſonders von fremden Rahſegelſchiffen, noch heutigen Tages durch Heuerbaſe begünſtigt, in der Abſicht, von den Seeleuten eine Heuerüberweiſung und von den Reedern einen „Bonus“ zu erlangen. Die Beſchränkung der Höhe der Heuerüberweiſung und des Verwendungsbereichs geſtatten einen Erfolg der erwähnten Kniffe nur, wenn die fremden Schiffe mit unter der Decke ſpielen. Die meiſten Deſertionen von fremden Schiffen, ſpeziell von Dampfern der regelmäßigen Linien, ſtehen indeſſen in keiner Beziehung hierzu. Für fähige Stewards iſt die Verlockung zur Deſertion in atlantiſchen Häfen ſehr groß. Es gibt in den Vereinigten Staaten keine Klaſſe geſchulter männlicher Dienſtboten. Bis vor einigen Jahren bedienten in den Hauptgaſthöfen Neger bei Tiſch. Doch mit der Veränderung der Mode und der Ausdehnung des Gaſthofslebens in Amerika iſt die Nachfrage nach weißen Kellnern gewachſen, und Stewards, die von einem transatlantiſchen Paſſagierdampfer in New York deſertieren, können ſich mit Sicherheit verbeſſern. Bei der Mehrzahl der Heizer und Kohlenzieher, die in den Vereinigten Staaten von fremden Schiffen entlaufen, handelt es ſich darum, daß ſie zeitweilig den Verführungen amerikaniſcher Großſtädte unterliegen, aber bald wieder zum Seedienſt zurückkehren. Einige werden auch durch die auf amerikaniſchen Schiffen geltenden höheren Löhne, die ſich im Durchſchnitt auf 40 Dollar monatlich belaufen, veranlaßt, den Dienſt auf fremdländiſchen Fahrzeugen mit dem auf amerikaniſchen zu vertauſchen. Die Tonnenzahl amerikaniſcher Seedampfer iſt außerordentlich ſchnell geſtiegen, und die für neue Schiffe erforderlichen Heizer und Kohlenzieher ſtrömen nicht aus der heimiſchen Bevölkerung hinzu. Europäern, die während der letzten Jahre amerikaniſche Städte beſucht haben, iſt zweifellos die wachſende Höhe der Gebäude aus Stahlgerippe aufgefallen, der ſogenannten „sky scrapers“ (Wolkenkratzer). Dieſe Bauart hat einen merklichen Einfluß auf das ſeemänniſche Gewerbe aus-

Digitized by Google

geübt. Das Zusammenfügen von Stahlrippen und Balken durch große Zwischenräume hoch in der Luft erfordert die Betätigung der Kunstfertigkeit, die sich speziell der Matrose auf Rahseglern aneignet. Laut der Mitteilung eines der Hauptgeschäfte, das in einer so weit im Inland gelegenen Stadt wie Chicago den Bau hoher Stahlgebäude betreibt, sind 75 vom Hundert der mit der Aufrichtung der Stahlkonstruktion daselbst beschäftigten Leute Matrosen, hauptsächlich aus dem Norden Europas. In Küstenstädten, wie in New York, Boston, Philadelphia und San Francisco, ist die Zahl der in gleicher Weise beschäftigten Seeleute nicht geringer als in Chicago. Der Tagelohn schwankt zwischen 3,50 Dollar und 5 Dollar. Die Desertion der Seeleute von fremdländischen Schiffen in den Vereingten Staaten findet seine Erklärung weit mehr in den Einflüssen der allgemeinen gewerblichen und politischen Zustände, als in der beschränkten Tätigkeit einer kleinen Anzahl von Leuten, die mit einigen wenigen übel beleumundeten Matrosenherbergen in Verbindung stehen.

In den kleineren Häfen der Vereinigten Staaten pflegen der Heuerbas und der Wirt der Matrosenherberge eine und dieselbe Person zu sein; in den großen Hafenstädten dagegen handelt es sich meist um zwei verschiedene Persönlichkeiten, die einander in die Hände arbeiten. In der Stadt New York müssen die Seemannsschlafbase von der Stadtbehörde konzessioniert sein, und eine der von diesen gestellten Bedingungen ist, daß der Schlafbas nicht zugleich Heuerbas sei. Dagegen haben in den aufblühenden pacifischen Häfen Seattle und Tacoma zwei Herbergswirte das Heuergeschäft ganz in der Hand. In Philadelphia und San Francisco haben die Schlafbase mit einer Anzahl von Heuerbasen einen festen Ring gebildet und dadurch die Beschaffung von Matrosen für fremde und einheimische Rahsegelschiffe und für ausländische Frachtdampfer tatsächlich ganz an sich gerissen. Die jeweiligen Beziehungen zwischen Heuerbas und Schlafbas in den verschiedenen Häfen geben die Erklärung für die jeweilige Wahl des Orts, an dem die vorläufige Anheuerung vor sich geht. Gewöhnlich wird hier zu Lande dem Matrosen das Anerbieten einer Stelle auf Segelschiff oder Frachtdampfer in der Herberge gemacht. Er kann dann, je nachdem, an Ort und Stelle seine mündliche Zustimmung geben oder sich zum Heuerbas verfügen und ein Gleiches dort thun. Laut Gesetz muß der endgültige Vertrag vor dem Schiffahrtskommissar entweder in dessen Geschäftsräumen oder an Bord des Schiffes unterzeichnet werden.

Handelt es sich um ein fremdländisches Fahrzeug, so wird der Ver-

Digitized by

trag vor dem Konsul unterzeichnet. Kommt nur eine Küstenfahrt in Betracht, so darf das Abkommen in der Herberge selbst unterzeichnet werden. Die Schiffahrtskommissare sind angewiesen, den Vertrag dem Matrosen, bevor dieser ihn unterzeichnet, laut vorzulesen und sich davon zu überzeugen, daß der Betreffende sich zur Zeit nicht unter dem Einfluß geistiger Getränke oder eines auf ihn ausgeübten Zwanges befindet. Die Vorschüsse auf die Löhnung haben die unverkennbare Wirkung, den Matrosen in einem steten Schuldverhältnis zu halten, um dadurch die Bande, die ihn an das Schiff fesseln, zu lösen und sein Entweichen im Heimatshafen wahrscheinlicher zu machen, zumal in Fällen, wo der Vorschuß nahezu oder ganz so hoch war, wie die für die Fahrt zu erwartende Löhnung. Im Jahre 1884 hob der Kongreß alle Heuerüberweisungen auf, sah sich aber im Jahre 1886 durch die Eingaben der Reeder veranlaßt, das System wieder einzuführen. Das Gesetz von 1898 setzt eine allmähliche Abschaffung der Vorschüsse ins Werk, und bereits ist man diesem Ziele um einige Schritte näher gekommen. Die Reeder erhalten keinen Anteil von den Heuerüberweisungen oder -Vorschüssen, aber viele Besitzer von Segelschiffen begünstigen hohe Heuerüberweisungen, die von der Löhnung abgezogen werden.

Die Verminderung der Heuerüberweisungen und die Erhaltung eines größeren Teiles seiner Löhnung für den Seemann hat in einigen Häfen bewirkt, daß die Schlafbase und Heuerbase sich veranlaßt sahen, von auswärtigen Reedern für die Beschaffung von Matrosen den gedachten übermäßigen „Bonus" zu verlangen. Die Absicht des Gesetzes von 1898 war, den Seemann vor Übervorteilung zu schützen; von den Reedern aber wurde erwartet, daß sie sich an dieser Maßregel beteiligten und stark genug sein würden, um der Bonuswirtschaft Widerstand zu leisten.

Eine Agitation für die Wiederaufnahme des alten Systems großer Heuerüberweisungen geht von den Schlaf- und Heuerbasen der pacifischen Küstenplätze aus. Das Vorschußgesetz hatte den Zweck, die Seelenverkäuferei auszurotten, und wurde sowohl auf Mannschaften fremder wie einheimischer Schiffe angewandt. Bisher aber sind die Bundesgerichte noch nicht einig über die Anwendbarkeit des Gesetzes auf fremde Fahrzeuge. Das oberste Bundesgericht wird die Frage in diesem Frühling in nähere Betrachtung ziehen und im Herbst eine endgültige Entscheidung treffen.

Menge und Beschaffenheit der den Seeleuten auf allen Kauffahrteischiffen zu verabreichenden Kost sind durch Kongreßerlaß genau bestimmt.

Digitized by Google

Diese Speisezettel bilden einen der Punkte, die im Vertrage zwischen Kapitän und Mannschaft ausbedungen werden. Eine Abschrift davon muß im Mannschaftslogis und in der Kombüse angeschlagen werden. Wird die Menge der Kost um weniger ein als Drittel gekürzt, so hat der Seemann Anspruch auf eine Entschädigung von 50 Cent für jeden Tag gekürzter Verpflegung. Ist die Kost um mehr als ein Drittel an Menge geringer als vorgeschrieben oder von schlechter Beschaffenheit, so ist er zum Empfang von 1 Dollar für jeden Tag gekürzter oder schlechter Verpflegung berechtigt. Außerdem haben Reeder oder Kapitän, falls sie vor Beginn der Reise für ausreichende Lebensmittel zu sorgen unterlassen haben und die Mannschaft infolgedessen auf verkürzte Ration gesetzt werden muß, eine Buße von 100 Dollar zu zahlen. Erweisen sich Menge und Beschaffenheit von Nahrung oder Wasser als ungenügend, so dürfen sich drei oder mehr Leute aus der Mannschaft mit gemeinsamer Klage an den obersten Zollbeamten eines amerikanischen Hafens, in einem fremden Hafen aber an den Konsul der Vereinigten Staaten oder an den Befehlshaber eines amerikanischen Kriegsschiffes wenden. Erkennen diese Beamten die Berechtigung der Klage an, so hat der Kapitän sofort bei Strafe von 100 Dollar Abhilfe zu schaffen, und das Ergebnis der Untersuchung muß in das Schiffstagebuch eingetragen werden, um bei der Rückkehr des Fahrzeuges in die Vereinigten Staaten als Beweis zu dienen. Der Kapitän hat für richtige Maße und Gewichte an Bord zu sorgen, und auf Verlangen des Seemanns müssen die Rationen in Gegenwart eines Zeugen zugeteilt werden. Der gesetzliche Speisezettel wurde im Jahre 1898 aufgestellt, nach einer auf Verlangen des Seemanns-Verbandes vorausgegangenen Untersuchung seitens der Bundesbehörden. Wir lassen sie hier in Tabelle S. 38 folgen. Ersatz ist wie folgt zulässig:

Ein Pfund Weizenmehl darf täglich anstatt der Ration von Schiffszwieback oder frischem Brot gegeben werden;

2 Unzen getrockneten Gemüses statt Kartoffeln oder Yamwurzeln;

6 Unzen Maismehl, Hafermehl, geschroteter Weizen oder 2 Unzen Tapioca statt 6 Unzen Reis;

6 Unzen eingemachtes Gemüse = 1/2 Pfd. eingemachter Tomaten;

1/8 Unze Thee statt 3/4 Unze Kaffee, oder umgekehrt;

6 Unzen eingemachte Früchte = 3 Unzen Dörrobst;

1/2 Unze Limonenfruchtsaft statt der Tagesration an Essig;

4 Unzen Hafermehl oder geschroteter Weizen statt 1/2 Pinte Maismehl;

2 Unzen eingemachte Zwiebeln statt 4 Unzen frische Zwiebeln.

Befindet sich das Schiff im Hafen, so sollen, falls es erhältlich ist,

Digitized by

Tabelle über die Kost, welche der Mannschaft während der Reise gewährt und zuerteilt werden soll.

		Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
Wasser	Quart	4	4	4	4	4	4	4
Schiffszwieback	Pfund	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2
Geräuchertes Rindfleisch	Pfund	—	—	1 1/4	—	1 1/4	—	1 1/4
Geräuchertes Schweinefleisch	Pfund	—	1	—	1	—	1	—
Weizenmehl	Pfund	1/2	—	1/2	—	1/2	—	—
Büchsenfleisch	Pfund	1	—	—	1	—	—	—
Frisches Brot	Pfund	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2	1 1/2
Fisch, getrocknet, eingemacht oder frisch	Pfund	—	—	—	—	—	1	—
Kartoffeln oder Yam	Pfund	1	1	1	1	1	1	1
Tomaten in Büchsen	Pfund	1/2	—	—	—	—	1/2	—
Erbsen	Pint	—	—	1/3	—	—	1/3	—
Bohnen	Pint	—	1/3	—	1/3	—	—	—
Reis	Pint	—	1/3	—	—	—	—	1/3
Kaffee	Unze	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4	3/4
Tee	Unze	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8	1/8
Zucker	Unzen	3	3	3	3	3	3	3
Sirup	Pint	1/2	—	1/2	—	1/2	—	—
Getrocknetes Obst	Unzen	3	—	3	—	3	—	—
Pickles	Pint	—	1/4	—	1/4	—	1/4	—
Essig	Pint	—	—	1/2	—	—	—	1/2
Maismehl	Unzen	4	—	—	—	4	—	—
Zwiebeln	Unzen	4	—	—	—	4	—	4
Schmalz	Unze	1	1	1	1	1	1	1
Butter	Unze	1	1	1	1	1	1	1
Senf, Pfeffer und Salz nach Bedarf								

Digitized by Google

½ Pfd. frisches Fleisch geliefert werden anstatt der täglichen Ration von geräuchertem oder Büchsenfleisch;

½ Pfd. frischer Kohl soviel wie eine Ration eingemachter Tomaten;

½ Pfd. frisches Obst soviel wie eine Ration Backobst. Frisches Obst und Gemüse sollen, wenn das Schiff im Hafen liegt, soweit möglich, geliefert werden.

Es steht der Mannschaft frei, mit dem Kapitän ein Übereinkommen über Änderungen des Speisezettels zu treffen; doch haben sie jederzeit das Recht, den vorgeschriebenen Speisezettel zu verlangen und die Kapitäne sind auch tatsächlich fast stets in der Lage, ihm entsprechend zu beköstigen.

Der durchschnittliche Engrospreis für die in der gesetzlich festgestellten Kosttabelle aufgeführten Nahrungsmittel stellte sich im Jahre 1897 an Land auf 23 Cent täglich; gegenwärtig würde sich der Engrospreis auf über 30 Cent belaufen. Wenn man Abfälle, Versandkosten, Zubereitung usw. in Ansatz bringt, so betragen die Kosten für Ernährung des Mannes an Bord eines amerikanischen Schiffes jetzt über 40 Cent täglich, und im Falle der Matrose aus irgend einem Grunde, statt an Bord, an Land verpflegt werden muß, so werden für die tägliche Beköstigung 50 Cent vergütet. Die Mannschaften amerikanischer Schiffe erhalten ohne Ausnahme täglich zwei, ja oft drei warme Mahlzeiten. Die häusliche Gewohnheit des Amerikaners an Land umfaßt frühmorgens ein reichliches warmes Frühstück und ein zweites ausgiebiges warmes Mahl in der Mitte des Tages; sie sind auch auf die amerikanischen Schiffe übertragen worden, obgleich heutzutage nur ein sehr kleiner Teil der Mannschaft aus geborenen Amerikanern besteht. Aus demselben Grunde haben Bier, Wein und Branntwein nie einen regelmäßigen Bestandteil der Rationen des amerikanischen Matrosen ausgemacht. Die in Amerika üblichen starken geistigen Getränke sind Whisky und früher auch Rum; letzterer ist vollkommen verschwunden und die Qualitäten des Whisky sind derart, daß man ihn so weit möglich außer dem Bereiche amerikanischer Schiffsmannschaften hält. Die verabreichten Getränke sind heißer Kaffee, besonders für die Nachtwachen, und für die Heizer auf Dampfern Hafermehl und Wasser. Dies hat sich zur Stillung des Durstes ebenso wirksam erwiesen wie Bier, ohne die Begleiterscheinungen des letzteren in der Richtung geistiger Depression und gelegentlicher Selbstmorde.

Für Yachten, Fischerboote oder Walfischfänger hat obige Kosttabelle keine Geltung. Wenn gesalzenes Fleisch zehn Tage lang die Hauptnahrung gebildet hat, so muß der Kapitän täglich eine halbe Unze Zitronen- oder Limonensaft und wöchentlich eine halbe Pinte Essig liefern.

Nachdem das Gesetz von 1898 durchgegangen war, ist von seiten der Mannschaften wenig Klage über die Kost an Bord amerikanischer Schiffe geführt worden.

Bis zum Jahre 1895 hat das amerikanische Gesetz noch nicht das Mindestmaß des dem einzelnen Mann im Mannschaftsraum zukommenden Raumes festgesetzt. Zwei Jahre lang hatte sich der Seemanns-Verband an den Kongreß mit Petitionen um den Erlaß eines Gesetzes gewandt, wodurch für jeden Mann in der Back ein Raum von 100 Kubikfuß vorgesehen werden sollte. Im Jahre 1895 ließ sich der Kongreß auf ein Kompromiß ein, der der Hauptsache nach auf den englischen Einrichtungen beruhte. Das Gesetz von 1895 bestimmte, daß auf allen nach dem 30. Juni 1895 gebauten amerikanischen Schiffen der den Mannschaften jedes amerikanischen Fahrzeuges zugewiesene Raum nicht weniger als 72 Kubikfuß Inhalt und nicht weniger als 12 Quadratfuß Bodenfläche, auf Deck oder auf dem Boden des Raumes gemessen, für jeden darin untergebrachten Matrosen oder Schiffsjungen betragen sollte. Im Jahre 1897 wurde diese Forderung auf alle bereits gebauten amerikanischen Seeschiffe ausgedehnt, und das Mindestmaß an Raum wurde für die nach dem 30. Juni 1898 gebauten Segelschiffe auf einen Rauminhalt von nicht weniger als 100 Kubikfuß und eine auf Deck gemessene Bodenfläche von nicht weniger als 16 Quadratfuß erhöht. Tatsächlich rechnet man auf den seit 1898 gebauten Segelschiffen (hauptsächlich großen Schonern) mehr als 100 Kubikfuß Raum für jeden Mann. Das Gesetz fordert, daß alle für die Besatzung bestimmten Räume baulich sicher hergestellt, genügend erhellt, gut entwässert und gelüftet, vor Einflüssen von Wetter und See hinreichend geschützt und, soweit angängig, gegen Ausdünstungen der Ladung oder des Kielwassers abgeschlossen seien.

Der Reeder, der einer dieser Bestimmungen nicht nachkommt, verfällt einer Strafe von 500 Dollar. Ferner fordert das Gesetz, daß alle für die Mannschaften bestimmten Räume in der Back von Gütern und Vorräten jeder Art frei gehalten werden sollen; Platz finden soll hier nur das persönliche Eigentum der Leute, soweit sie dessen während der Reise bedürfen. Bei jeder Zuwiderhandlung des Reeders gegen dies Gesetz hat er dem Seemann, dessen Quartier durch Frachtstücke oder Vorräte beeinträchtigt wird, 50 Cent für den Tag zu zahlen. Die für die Besatzung bestimmten Räumlichkeiten müssen den gesetzlichen Anordnungen entsprechend gekennzeichnet werden, um den Reeder instand zu

Digitized by Google

setzen, diesen Raum bei Berechnung des Netto-Tonnengehaltes und der Tonnengebühren in Abzug zu bringen. Diese Gesetze gelten sowohl für die Deck- wie für die Maschinenabteilung. Aus auf der Hand liegenden Gründen beziehen sich diese Bestimmungen nicht auf Lotsenboote, Fischerboote und kleine Fahrzeuge von weniger als 200 Tonnen Bruttogehalt.

Ein weiteres Gesetz wurde im Jahre 1898 erlassen; es verordnete, daß auf jedem amerikanischen, im In- oder Auslandsdienst verwendeten Schiffe für einen geschützten und warmen Raum zur Benutzung der Mannschaft bei kaltem Wetter gesorgt werden soll. Diese ganze dem Fortschritt huldigende Gesetzgebung, die auf allen Stufen der Beratung die ungeteilte Zustimmung beider Häuser des Kongresses fand, hat die Back auf amerikanischen Schiffen aufs vorteilhafteste umgestaltet. Die Verwaltung der See-Hospitäler übernimmt jederzeit kostenlos die Desinfizierung der Back auf allen amerikanischen Schiffen. In Fällen ansteckender Krankheiten ist solche Reinigung durch Bundes- oder Ortsbehörden obligatorisch. Die Säuberung und das Anstreichen der Back gehört zu den Obliegenheiten der Mannschaft, abgesehen von einigen großen Passagierdampfern, auf denen diese Arbeiten von eigens dazu angestellten Leuten ausgeführt werden. Die Wasch- und Baderäume, sowie die Aborte, sind je nach der Art des Schiffes verschieden, und mit Ausnahme der Passagierdampfer gibt es für sie keinerlei gesetzliche Bestimmungen. Allen Reisenden ist die überlegene Güte amerikanischer Wasserleitungsanlagen bekannt; diese Systeme finden zumal auf den neueren amerikanischen Dampfern und Schonern bedeutenden Tonnengehaltes ausgiebige Verwendung. Die Baderäume für Heizer und Kohlenzieher sind meist gesonderte Räume mit Ziegel- oder Metallfußboden und einem Schlauch für Douchenbäder zur raschen Aufnahme der Leute beim Verlassen der Kesselräume und Kohlenbunker. Auf den größeren Dampfern befinden sich im Zwischendeck für die Mannschaft abgesonderte Krankenzimmer, doch werden diese verhältnismäßig selten benutzt, da amerikanische Schiffe meist nur kürzere Küstenfahrten ausführen. Für Erkrankte oder Verletzte ist die Krankenhauspflege an Land meist schon innerhalb zwei bis drei Tagen zu erreichen.

Jedes für den Auslandsverkehr bestimmte Schiff muß laut Gesetz einen Arzneischrank und Mittel gegen den Skorbut mit sich führen. Für Inhalt des Schrankes und Anwendung der Arznei gelten die Bestimmungen der Seehospitäler. Abgesehen auf Fahrten nach den Häfen von Britisch-Nordamerika, müssen sämtliche mit dem Auslande verkehrenden Passagierdampfer Schiffsärzte an Bord haben. Für den Fall,

Digitized by Google

daß ein Mann der Besatzung krankheits- oder verletzungshalber in einem fremden Hafen oder in Alaska, Hawaii, Porto Rico oder den Philippinen abgemustert werden muß, trägt das Schatzamt der Vereinigten Staaten die Kosten für Arzt, Verpflegung und Rückbeförderung in die Heimat. Der Kongreß bewilligt alljährlich 30 000 Dollar für diese und ähnliche Arten von Unterstützungen hilfsbedürftiger Seeleute in der Fremde.

Eines der frühesten Gesetze der amerikanischen Regierung bezog sich auf die Einrichtung einer Seehospital-Verwaltung zu Gunsten kranker und verwundeter Seeleute der Handelsflotte. Bis zum Jahre 1884 wurde diese Einrichtung durch zwangsweise Beiträge von 40 Cent von der Monatsheuer der amerikanischen Seeleute unterhalten. Damals wurde diese Krankenhaussteuer abgeschafft, und die Kosten der Verwaltung der Seehospitäler sind seitdem aus Tonnengeldern bestritten worden, die von den im Auslandshandel beschäftigten Schiffen erhoben werden. Diese Tonnengelder beliefen sich im vergangenen Jahre auf 868 784 Dollar. Die Seehospital-Verwaltung unterhält in den zwanzig wichtigsten Städten der Vereinigten Staaten, an den Küsten des Atlantischen und Stillen Meeres, an den Großen Seen, dem Mississippi und dessen Nebenflüssen staatliche Krankenhäuser. In kleineren Städten hat die Behörde Verträge mit den Ortskrankenhäusern bezüglich der Aufnahme von Seeleuten abgeschlossen. Auch fremde Seeleute werden in diesen Hospitälern gegen eine geringe Vergütung aufgenommen. Die Kosten für ärztliche Behandlung und Verpflegung der Mannschaften amerikanischer Fahrzeuge fallen weder dem Kranken noch dem Schiffe zur Last. Im Jahre 1899 wurden in diesen Krankenhäusern 12 500 Fälle behandelt, und 43 000 Kranke erhielten Arzneien und vorübergehende Hilfeleistungen. Um seine Aufnahme in diesen Krankenhäusern zu finden, hat der Seemann einen Abmusterungsschein oder sonstigen Ausweis darüber beizubringen, daß er bis vor kurzem auf einem amerikanischen Schiffe gedient habe. Im Jahre 1899 verzeichneten die der Behörde unterstellten Seehospitäler 293 Todesfälle; die hauptsächlichsten Todesursachen waren Tuberkulose 87 Fälle, andere Lungenkrankheiten, Herzkrankheiten 28, Darmentzündungen 20, Erkrankungen der Verdauungsorgane 19 Fälle; Unfälle und Verletzungen 14 mal. In 3 Fällen wurden Alkoholismus und 6 mal Geschlechtskrankheiten als Todesursache angegeben. Lungenkrankheiten, die überhaupt häufiger in Amerika vorkommen als in Europa, bilden somit die Haupttodesursache unter der Besatzung amerikanischer Schiffe. Fälle von Selbstmord sind auf amerikanischen Fahrzeugen fast unbekannt. Krankheiten als Folge ungenügender Ernährung, auf amerikanischen

Digitized by Google

Schiffen jederzeit verhältnismäßig selten, sind tatsächlich verschwunden, seitdem der gesetzliche Speisezettel von 1898 in Kraft trat.

Das Durchschnittsalter der Maschinisten, Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Dampfern ist geringer als das der auf amerikanischen Eisenbahnen beschäftigten Lokomotivführer und Heizer; aber das Durchschnittsalter der eigentlichen Seeleute auf amerikanischen Dampf- und Segelschiffen stellt sich dem des Eisenbahnpersonals ungefähr gleich, abgesehen von den auf der Lokomotive beschäftigten. Die nachstehende Aufstellung — das Ergebnis einer eingehenden Prüfung einer Reihe von Heuerverträgen — gibt Ausweis über das Alter eines Drittels der auf Deck und im Maschinenraum amerikanischer Seeschiffe beschäftigten Mannschaften:

	Seeleute auf			Zusammen	Maschinisten auf Dampfern	Insgesamt
	Dampfern	Rahsegelschiffen	Schonern			
Unter 21 Jahren . .	127	308	91	526	148	674
Von 21—25 Jahren	402	604	420	1 426	671	2 097
„ 25—30 „	534	484	501	1 519	1 055	2 574
„ 30—35 „	382	320	406	1 108	728	1 836
„ 35—40 „	290	300	328	918	477	1 395
„ 40—45 „	189	266	243	698	235	933
„ 45—50 „	124	186	158	468	107	575
Über 50 Jahre . . .	98	151	125	374	87	461
Insgesamt	2 146	2 619	2 272	7 037	3 508	10 545

Wie schon früher bemerkt, sind die amerikanischen Schiffe hauptsächlich im heimischen Verkehr tätig. Die Bundesregierung unterhält an ungefähr 100 gefährlichen Punkten der Küste des Stillen und Atlantischen Meeres und dem Ufer der Großen Seen, Rettungsstationen, mit einem jährlichen Aufwande von 1 600 000 Dollar. Laut Gesetz von 1898 wird jeder, der im heimischen oder im Außenhandel ein amerikanisches Schiff in seeuntüchtigem Zustande ausfahren läßt oder ausfahren zu lassen versucht und dadurch Menschenleben in Gefahr bringt, mit einer Geldstrafe von 1000 Dollar oder einer Gefängnisstrafe bis zu 5 Jahren, je nach Gutdünken des Gerichtshofes bestraft. Die Rümpfe aller amerikanischen Dampfer und aller amerikanischen Segelschiffe über 700 Tonnen und alle Segelschiffe über 100 Tonnen, die zur Beförderung von Passagieren dienen, müssen alljährlich einmal und können jederzeit vom Bundes-

Digitized by Google

beamten besichtigt werden; die Besichtigung erstreckt sich bei Dampfern auch auf die Maschinen, Kessel und sonstigen Maschinenanlagen. Die für die Dampfer erforderliche Zahl von Rettungsbooten und Flößen ist behördlich entsprechend der Bruttotonnage wie in England festgesetzt. Die Anzahl der Rettungsgürtel und Rettungsbojen hängt von der Menge der an Bord befindlichen Personen ab. Die Dampfer müssen auch einen automatischen Raketenrettungsapparat führen, um mit den Rettungsstationen an Land in Verbindung treten zu können. Auf Passagierdampfern, welche Fahrten von erheblicher Ausdehnung unternehmen, müssen auf jeder Fahrt einmal Übungen mit den Rettungsbooten stattfinden; sie werden meistens im Hafen vorgenommen, häufig aber auch auf hoher See. Für Segelschiffe bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Zahl der von ihnen mitzuführenden Rettungsboote, Rettungsgürtel usw.

Der Beginn der seemännischen Laufbahn ist auf amerikanischen Schiffen durch keinerlei gesetzliche Bestimmungen gehemmt; Kapitäne, Steuerleute, Lotsen und Maschineningenieure bedürfen jedoch eines von der Regierung ausgestellten Patentes. Ein Mann kann, selbst wenn er soeben frisch vom Lande kommt, sofort als Matrose oder Heizer eintreten, wenn ihn jemand als solchen zu beschäftigen bereit ist. Die in Deutschland üblichen Grade: Schiffsjunge, Leichtmatrose und Vollmatrose sind auf unserer Handelsflotte nicht bekannt. Der Seemanns-Verband ist bei dem Kongreß für Vorschläge zur Einführung eines Gesetzes eingetreten, welches eine bestimmte Schulung für den Rang eines Leicht- und Vollmatrosen vorsieht; doch ist die Angelegenheit nie über eine entgegenkommende Besprechung dieser Vorschläge hinausgelangt. Einmal in die Flotte aufgenommen, tritt der Seemann sozusagen „in die Hut der Nation" und untersteht einer Reihe von Spezialgesetzen, von denen einige bis auf die Anfänge der Republik zurückreichen. Befindet er sich draußen in der Fremde in bedrängter Lage, so muß er auf Kosten der Regierung, des Reeders, nach den Vereinigten Staaten zurückbefördert werden; verläßt er jedoch im Auslande sein Schiff, so kann er festgenommen und an Bord zurückgebracht werden. Innerhalb der Vereinigten Staaten genießt er kostenfreie ärztliche Behandlung; entläuft er dem Schiff, so verfällt diesem die ihm zustehende Löhnung. Bricht der Seemann in Ausübung seines Berufes ein Bein, und der Kapitän kann es nicht wieder einrichten, so muß, einer kürzlich erfolgten Entscheidung des Gerichtes gemäß, das Schiff die Reise unterbrechen und den nächsten Hafen, selbst wenn er Hunderte von Meilen entfernt ist, aufsuchen, um

Digitized by Google

dem Kranken zu chirurgiſcher Behandlung zu verhelfen; wenn er dagegen einen Befehl nicht ausführt, kann er in Eiſen gelegt werden. Dieſe Beiſpiele mögen dazu dienen, um die Verſchiedenheit der Beziehungen zwiſchen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auf See und an Land auf Grund der amerikaniſchen Geſetze zu kennzeichnen. Die neuerliche Geſetzgebung geht darauf hinaus, die Rechte des Arbeiters an Bord mit denjenigen des Arbeiters an Land gleichartig zu geſtalten und die Pflichten des Reeders und der Regierung gegenüber den Seeleuten zu ſteigern. Das Geſetz vom Jahre 1898 geſtattet keinerlei körperliche Züchtigung an Bord, und jeder Vorgeſetzte, der ſie verhängt, ſetzt ſich einer Gefängnisſtrafe von 3 Monaten bis zu 2 Jahren aus.

Die Deſertion von amerikaniſchen Schiffen in der Fremde wird durch Verwirkung der verdienten Löhnung und der an Bord verbliebenen Kleidung des Schuldigen beſtraft, und mit Gefängnis bis zur Dauer eines Monats, je nach richterlichem Ermeſſen. Indes kommen derartige Fälle im Auslande ſelten vor, und es wird ſelten auf dieſe Strafe erkannt. Die Deſertion von amerikaniſchen Schiffen innerhalb der Vereinigten Staaten wird nur durch Verwirkung der verdienten Löhnung und der an Bord befindlichen Kleidung beſtraft. Gewöhnlich nimmt der Ausreißer ſeine geringe Habe an Kleidungsſtücken mit ſich, ſo daß er nur der Löhnung verluſtig geht. Da es dem Seemanne, falls er nicht ein anderweitiges Abkommen getroffen hat, frei ſteht, in jedem Hafen, in dem das Schiff löſcht oder ladet, die Hälfte der ihm zur Zeit zuſtehenden Löhnung zu verlangen, ſo kommt es auf Küſtenſchonern häufig vor, daß die Leute den ihnen zukommenden Teil des Lohnes fordern und dann das Weite ſuchen. Früher konnte der Deſerteur durch die Polizei verhaftet und an Bord gebracht werden. Dieſe Art der Strafe wurde durch das Geſetz vom Jahre 1898 aufgehoben, als in den Vereinigten Staaten die Gefängnisſtrafe für Matroſen wegen irgend welcher Zuwiderhandlung gegen das Zivilrecht abgeſchafft wurde. Solange noch kein rückſtändiger Lohn in Frage kommt und ſich keinerlei Kleidungsſtücke an Bord befinden, ſteht der Seemann, trotz eingegangener Verpflichtung, unter keinerlei Haftung an Bord eines amerikaniſchen Schiffes zu dienen. Da man ihn nicht mit Ausſicht auf Erfolg wegen Vertragsbruches verklagen kann, weil er meiſt kein Geld hat, Schadenserſatz zu bezahlen, ſo überläßt es das Geſetz auf dieſe Weiſe völlig dem Ehrgefühle des Mannes, ob er an Bord gehen will oder nicht. Von ſeltenen Ausnahmen abgeſehen, pflegen die Seeleute auf Dampfſchiffen ihren Vertrag zu halten; auf Küſtenſchonern dagegen kommt es häufiger vor, daß die

Leute den eingegangenen Verpflichtungen nicht nachkommen und auch bisweilen desertieren oder verlangen, abgelöhnt zu werden. Das gilt besonders für Seeleute auf Schonern, die, zur Winterszeit vom Norden kommend, in südlichen Häfen landen.

Wegen absichtlichen Ungehorsams gegen Befehle an Bord kann der Seemann in Eisen gelegt werden und verwirkt vier Tage Heuer; auch kann er bei Ankunft des Schiffes in einem fremden Hafen mit Gefängnis bis zu einem Monat bestraft werden. Bei fortgesetztem Ungehorsam kann der Mann bei Wasser und Brot in Eisen gelegt werden, 12 Tage Heuer verwirken, außerdem im fremden Hafen eine Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten bekommen. Tätliche Angriffe gegen einen Offizier werden mit Gefängnis bis zu zwei Jahren bestraft. Für Meuterei der Mannschaft gilt als höchstes Strafmaß eine fünfjährige Gefängnishaft, und für Aufruhr an Bord eine zehnjährige Einkerkerung mit Zwangsarbeit.

Das amerikanische Gesetz kennt keinerlei auch nur entfernt der deutschen Arbeiterversicherungsgesetzgebung gleichende staatliche Einrichtungen, auch keine Alters- und Invalidenpension. Weder die Schiffahrtsgesellschaften noch Privatreeder haben feste Versicherungs- oder Unterstützungskassen zum Besten der Seeleute, deren Witwen und Waisen. Dem verdienstvollen Bedürftigen wird Unterstützung als ein Akt der Menschenfreundlichkeit gewährt, ebenso wie sie in anderen Gewerben üblich ist; aber für diese Art von Unterstützungen liegen keine festen Grundsätze vor. Das durch private Wohltätigkeit begründete und unterhaltene, den Hafen von New York überschauende Seemannshaus „Sailers Snug Harbor" ist eine der reichsten privaten Wohltätigkeitsanstalten der Vereinigten Staaten, und ein Heim für alte und zum Dienst nicht mehr taugliche Seeleute der amerikanischen Handelsmarine. Um Aufnahme zu erlangen, wird der Nachweis über eine gewöhnlich fünfjährige Dienstzeit auf der amerikanischen Handelsflotte gefordert. Mehrere hundert Seeleute finden hier für ihre alten Tage freundliche Aufnahme und einen behaglichen Aufenthalt mit mannigfachen Bequemlichkeiten.

Die Mannschaften amerikanischer Schiffe sind, wie bereits erwähnt, nicht gleichartig, sondern setzen sich vielfach aus Seeleuten verschiedenster Nationalität zusammen. Die Laster, die die Seeleute an Land bekunden, entspringen zumeist den Eigentümlichkeiten ihrer Rasse. So findet sich Trunkenheit häufiger unter Seeleuten amerikanischer, britischer oder deutscher Herkunft, als unter denen der lateinischen Rasse; letztere sind dagegen dem Spiele in höherem Maße ergeben. Enthaltsamkeit und

Digitized by Google

Selbstbeherrschung sind hervorstechende Eigenschaften der Norweger; diese werden daher wegen ihrer Zuverlässigkeit vorzugsweise für die unteren verantwortlichen Stellungen gesucht, wie Hochbootsleute, Quartiermeister, Zimmerleute. Entsprechend den verschiedenen Beschäftigungsarten kommt Trunkenheit häufiger unter den Heizern und Kohlenziehern (von den spanischen Heizern abgesehen) als unter den eigentlichen Seeleuten vor. Der Seemanns-Verband gestattet Mitgliedern, wenn sie sich unter dem Einflusse geistiger Getränke befinden, nicht, seinen Sitzungen beizuwohnen. Es gibt zwar in allen Haupthäfen Tanzsäle für Seeleute, wo diese mit Dirnen zusammentreffen; doch hat der Übergang von der Segel- zur Dampfschiffahrt eine merkliche Verminderung des Geschlechtsverkehrs der Seeleute mit Dirnen zur Folge gehabt. Der Matrose von Segelschiffen hatte, wenn er in den Hafen kam, eine verhältnismäßig große Summe Geldes in der Tasche und eine lange Zeit erzwungener Enthaltsamkeit hinter sich. Der Dampfschiffsmatrose hat häufig Gelegenheit zur Einkehr in Häfen und besitzt meist nur eine geringe Barschaft. Somit entspricht seine Lage mehr der des Arbeiters auf festem Land. Sein Verhältnis zum weiblichen Geschlecht würde daher nicht wesentlich von dem anderer Arbeiter in den Vereinigten Staaten abweichen, wenn das Seemannsleben nicht dem ehelichen Leben ein Hindernis böte. Dieses Hindernis ist durch die häufigeren und kürzeren Fahrten der Dampfer wesentlich vermindert. Die erwähnten Laster herrschen in größerer Ausdehnung unter den auf Schiffen für große Fahrt angestellten Mannschaften, als bei den im heimischen Verkehr der Vereinigten Staaten.

Aus demselben Grunde ist das sinnlose Umschwerfen mit dem Gelde an Land jetzt seltener als in den Tagen der Rahsegelschiffe, wenn auch der Seemann im allgemeinen nicht vorsorgt. Nichtsdestoweniger berichtet der Seemanns-Verband, daß ein gewisser Prozentsatz seiner Mitglieder kleine Beträge in den Sparbanken angelegt habe. Nach amerikanischem Gesetz kann der Seemann einen Teil seiner Löhnung im voraus der Frau, dem Kinde, den Eltern, Großeltern oder Schwestern überweisen lassen. Doch wird von dieser Vergünstigung wenig Gebrauch gemacht und im Jahre 1902 waren nur 240 derartige Überweisungen zur Auszahlung gelangt. Ein Vorschlag, den Seeleuten zu erlauben, Heuervorschüsse behufs ihrer Hinterlegung in Sparkassen zu erheben, gelangte im Jahre 1898 an den Kongreß, doch kam er nicht zur Ausführung, da sich der Seemanns-Verband ihm widersetzte.

Wo die Einnahmen der Schlaf- und Steuerbase aus Desertionen entspringen, pflegt der Alkohol bei diesem Beginnen die Hauptrolle bei

Digitized by Google

ihrem Schlachtplan zu spielen. Sie senden Zutreiber in kleinen Booten aus, um sich an Bord der einfahrenden Schiffe zu begeben und dem von langer Fahrt zurückkehrenden Seemann Schnaps und die Aussicht auf eine kleine Orgie an Land anzubieten. Die Gesetze gegen ein derartiges Anbordgehen sind sehr streng, aber schwer durchzuführen. Amerikanische sowohl wie fremde Kapitäne gestatten solchen Zutreibern zuweilen das gesetzwidrige Anbordgehen, um einzelne Seeleute sobald als möglich los zu werden, verhaltene Löhnung, falls sie ausreißen, einzubehalten und etwaige Klagen bei amerikanischen Behörden oder fremden Konsuln zu verhindern. Die Beaufsichtigung der Matrosenherbergen kann angesichts unserer bundesstaatlichen Regierungsform nicht wohl durch ein Bundesgesetz geregelt werden. Weder die Einzelstaats- noch städtische Behörden haben bisher versucht, ordnend in die bestehenden Verhältnisse einzugreifen. Die Stadt New York allerdings konzessioniert und beaufsichtigt die Matrosenherbergen. Es ist den Herbergswirten verboten, Gäste anzulocken, und es kann ihnen die Konzession wegen Liederlichkeit, Betruges oder Übervorteilung entzogen werden.

Die örtlichen Aufsichtsbehörden über diese Art von Herbergen setzen sich aus Mitgliedern von seemännischen und Wohltätigkeitsvereinen zusammen. Es bestehen 76 konzessionierte derartige Herbergen mit Unterkunft für je 20—150 Seeleute. Und die meisten von ihnen werden anständig geführt. Einige Herbergen werden von Norwegern besucht, andere von Spaniern, und Leute gleicher Klasse wohnen vielfach in einem Hause. Meistens sind es im Auslandsverkehr beschäftigte Leute, die diese Häuser aufsuchen. In San Francisco, Baltimore und anderen Häfen werden Matrosenherbergen von Wohltätigkeitsvereinen unterhalten und zwar mit verschiedenartigem Erfolge.

In allen Haupthäfen bestehen religiöse und wohltätige Vereine zur Fürsorge für Seeleute; die „Seamen's Friend Society“ in New York wurde bereits im Jahre 1828 mit Vereinsrechten ausgestattet. Diese Vereine halten Gottesdienste mit verschiedenem Erfolge; so hatten z. B. diejenigen in Baltimore im vergangenen Jahre einen Zuspruch von 24 550 Besuchern. Das nutzbringendste Wohltätigkeitsunternehmen in den Vereinigten Staaten ist die Seemannsabteilung der Rechtsschutzgesellschaft (Legal Aid Society). Zweck dieser Gesellschaft ist, sämtlichen Armen der Stadt New York praktischen Beistand in Rechtsfragen zu leisten, und zu ihren Verbandsmitgliedern und Gönnern gehören der Kriegsminister Elihu Root, der amerikanische Botschafter in London, Joseph H. Choate, der frühere Schatzsekretär Charles S. Fairchild, der Bürgermeister von New York,

Digitized by Google

Seth Low, Andrew Carnegie und Helen M. Gould[1]. Im Jahre 1901 gewährte die Seemannsabteilung 4223 Seeleuten unentgeltlichen Rechtsbeistand und Rechtsbelehrung. In 1466 Fällen handelte es sich um die Heuer und in 304 Fällen um Wiedererlangung fahrender Habe, in 203 Fällen um Klagen gegen Heuerbase und Herbergswirte, und in 29 Fällen um Klagen über ungenügende Lebensmittel an Bord. Die Gesellschaft leiht ihren Beistand sowohl fremden wie amerikanischen Seeleuten ohne Rücksicht auf die Nationalität der Schiffe. Von den Leuten waren 1251 Amerikaner, 358 Briten, 336 Schweden, 328 Deutsche, 294 Norweger. Während die führenden Dampfschiffahrtsgesellschaften und Reeder diese Vereine und Wohltätigkeitsanstalten durch Beiträge unterstützen, kümmern sich die Kapitäne und Offiziere meist nicht um sie, und der Seemannsverband verhält sich ihnen gegenüber völlig gleichgültig. Er erklärt, daß nur die Organisation allein vermöge, die Moral der Seeleute zu heben, indem sie sie zu selbständigem Denken und zur Betätigung größerer Unabhängigkeit veranlasse.

Die Schulbildung ist in den Vereinigten Staaten allgemein verbreitet. Die Zahl der Analphabeten auf amerikanischen Schiffen, die sich durch ein Kreuz statt durch Unterschrift unter den Heuerverträgen kund tut, ist gering und fast ausschließlich fremder Herkunft (Süd-Europäer, Bewohner der Inseln im Atlantischen und Stillen Meere, Neger und Asiaten). Die Versorgung der Schiffe mit Lesestoff geht lediglich von Wohltätigkeitsanstalten aus. Die „Seamen' Friend Society" in New York hat während ihres 74jährigen Bestehens aus diesem Hafen auslaufende Schiffe mit 10812 Schiffsbibliotheken, insgesamt 586812 Bände umfassend, versehen. Jede Bibliothek enthält 43 ausgewählte Bände mit Einschluß einer Bibel und wird bei Beendigung der Reise zurückgeliefert, um auf anderen Schiffen zu dienen, bis sie abgenutzt ist. Die Kosten einer solchen Bücherei stellen sich auf 20 Dollar, die durch freiwillige Beiträge zusammengebracht werden. Es gibt keine feststehende Art geselliger Unterhaltungen. Meist befindet sich unter einer zahlreichen Mannschaft eine Anzahl von Leuten, die die Geige (Fiedel) oder Harmonika spielen, obgleich der musikalische Sinn unter den Amerikanern weder stark entwickelt noch so allgemein ist, wie bei den Deutschen. Sonntägliche

[1] Anm. d. Übers. Es handelt sich unseres Wissens um eine ursprünglich von den Deutschen gegründete Gesellschaft, die erst seit wenigen Jahren die deutsche Sprache aufgegeben, sich amerikanisiert und eine Majorität von Amerikanern in den Vorstand aufgenommen hat.

Digitized by Google

Gottesdienste auf See werden auf amerikanischen Schiffen nur selten gehalten. Auf der Kriegsflotte wird der Boxsport gefördert und zuweilen auch auf den Handelsschiffen geübt.

Zwischen Offizieren und Mannschaft bestehen keinerlei gesellige Beziehungen und die Unterhaltung beschränkt sich im allgemeinen auf Erteilung und Empfangnahme von Befehlen. Die Offiziere werden stets mit „Sir" angeredet, während die Mannschaft von den Offizieren bald mit dem Vornamen, bald mit dem Zunamen angerufen wird, wie: „Tom", „Dick", oder „Smith", „Robinson". Auf Dampfschiffen unterscheidet sich der Gesprächston nicht wesentlich von dem der Arbeiterbevölkerung an Land. Auf Segelschiffen aber sind Flüche und rohe Worte noch häufiger als an Land.

Die Entwicklung eines den Reedern feindlichen Klassengeistes hat bisher auf amerikanischen Schiffen noch wenig Fortschritte gemacht. Unter der bunt zusammen gewürfelten Mannschaft amerikanischer Schiffe kann ein Gefühl der Zusammengehörigkeit nicht aufkommen, da die verschiedenen Mannschaften sich nur zu häufig untereinander nach Nationalitäten abzusondern pflegen. So pflegen z. B. die aus dem Norden Europas stammenden Matrosen sehr geneigt zu sein, auf die Lateiner herabzusehen, während die Norweger ihrerseits auf die Deutschen, Dänen und Schweden als auf minderwertige Seeleute herabzublicken scheinen. Die Heizer und Trimmer auf amerikanischen Dampfern sind weder so zahlreich noch so wohl zusammen eingelebt, um, ähnlich wie auf fremden Schiffen, eine organisierte Klasse für sich bilden zu können. Der Seemannsverband, dessen Mitglieder meistens unter den eigentlichen Seeleuten von Schonern im Küstenhandel zu finden sind, hat zweifellos eine Förderung des Klassengeistes auf Kosten des seemännischen Geistes ausgeübt. Eines der Ziele des Verbandes ist, die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, wie sie sich an Land herausgebildet haben, so schnell wie möglich auch auf die Bedingungen des Seemannslebens auszudehnen. Da der Verband wesentlich eine Matrosenvereinigung ist, so harmoniert er nicht durchweg mit den Bestrebungen des nichtorganisierten Maschinenpersonals. Ein besonderer Beruf der Heizer und Trimmer zur See hat sich als solcher in den Vereinigten Staaten sehr langsam entwickelt. Viele, die ihm angehören, haben fremde Dampfer zeitweilig oder für immer verlassen, und andere entstammen der Klasse der zeitweilig Arbeitslosen an Land. Andererseits beschränkt der Seemannsverband die Mitgliedschaft, soweit möglich, auf berufskundige Seeleute. Der esprit du corps ist heutzutage auf der amerikanischen Handelsflotte weit geringer als zu der

Digitized by Google

Zeit, da die Segelschiffahrt noch in Blüte stand. Dieser Zustand ist nicht durch Arbeiterverbände verschuldet, sondern durch den ständigen Rückgang der amerikanischen Handelsschiffahrt, sowohl hinsichtlich des Schiffsparks wie der Personalzusammensetzung. Die Beziehungen zwischen seemännischen Offizieren und dem höheren Ingenieurpersonal sind nicht intim und gleichen in gewisser Hinsicht dem einigermaßen gespannten Verhältnisse, wie es bis vor einigen Jahren zwischen den Seeoffizieren der Kriegsmarine und den Marine-Ingenieuren herrschte, die nicht den gleichen Rang hatten. Die Beziehungen der Dampfschiffsoffiziere zu den Reedern sind weniger eng als diejenigen der Segelschiffsoffiziere, welch letztere oft eine Partenbeteiligung am Schiff oder eine Gewinnbeteiligung für die Reise besitzen.

Der Fall, daß Matrosen amerikanischer Dampfer in fremden Häfen davonlaufen, kommt so selten vor, daß man in den Vereinigten Staaten gar nicht damit rechnet. Während des, mit dem 30. Juni beendeten Rechnungsjahres 1902 desertierten im Auslande nur 245 Mann von amerikanischen Dampfern bei 2038 Fahrten. Während acht Fahrten ins Ausland desertiert also nur einmal ein Mann von amerikanischen Dampfern, und die Ursache in solchen Fällen hat man wohl in subjektiven Gründen zu suchen. So ereigneten sich von den erwähnten Desertionen 124, oder mehr als die Hälfte, in Southampton von „American Line"-Dampfern, die einen Teil ihrer Mannschaft in England anheuern. Die Heuern auf amerikanischen Dampfern sind so viel höher als die auf ausländischen, daß gar keine Verführung zum Desertieren vorliegt. In fremden Häfen entwichen von amerikanischen Segelschiffen auf 1494 Fahrten 779, darunter 250 Mann in australischen Häfen, und 121 Mann in Buenos Aires. Die australischen Löhne kommen den amerikanischen ungefähr gleich, und die Abneigung der Mannschaft, das Löschen der Ladung zu bewerkstelligen, ist der Hauptgrund für ihr Entlaufen.

Die Zahl der Leute, die in den Häfen der Vereinigten Staaten nach Unterzeichnung des Heuervertages nicht an Bord amerikanischer Schiffe gehen, ist erheblich größer. So unterließen es (unter Berücksichtigung wiederholter Fahrten) von 65889 Mann, die sich während des vergangenen Rechnungsjahres auf amerikanischen Dampfern anmustern ließen, 2363, den Dienst anzutreten; auf amerikanischen Segelschiffen stellten sich von 42695 Mann 1915 nicht ein.

Die Zahl der Deserteure von fremdländischen Schiffen in amerikanischen Häfen ist noch weit größer. So zählt man z. B. nach englischen Ausweisen im Jahre 1900 12104 Ausreißer von britischen Schiffen in

Digitized by Google

amerikanischen Häfen; deutsche Aufstellungen vom Jahre 1901 ergaben eine Zahl von 2550 Flüchtigen von deutschen Schiffen in den hauptsächlichsten amerikanischen Häfen; 172 Leute entliefen von norwegischen und 72 von italienischen Schiffen. Viele der Ausreißer von fremden Fahrzeugen wurden durch die höheren amerikanischen Löhne, für Beschäftigung an Land sowohl wie an Bord, angelockt. Einer der Gründe, aus denen zumal Heizer und Trimmer so häufig fremden Schiffen entlaufen, oder ihren Verpflichtungen gegen amerikanische Schiffe in amerikanischen Häfen nicht nachkommen, ist die Trunkenheit. Nicht selten betrinken sich diese Leute am Tage vor dem Auslaufen des Dampfers und sind dann unfähig sich zu stellen. Solche Leute schiffen sich dann meist auf einem andern Dampfer einen oder zwei Tage später unter eigenem oder angenommenem Namen nach Europa ein. Die Kapitäne amerikanischer Schiffe sind durch das Gesetz angehalten, an Stelle etwa entlaufener Leute rechtzeitig Ersatz zu schaffen; derart erwächst der Mannschaft durch gelegentliche Desertion keine erhöhte Arbeitslast. Das Ausreißen der Matrosen hat für den Reeder Zeit- und Geldverlust im Gefolge. In den amerikanischen Häfen sind es fast nur die Mannschaften von Segelschiffen, amerikanischen sowohl wie fremden, und gelegentlich auch von ausländischen Frachtdampfern, die sich durch Heuerbase oder Herbergswirte zum Fortlaufen verleiten lassen. Seit Erlaß des Gesetzes vom Jahre 1898 hat das Seelenverkäuferwesen („crimping system“) in den Vereinigten Staaten stetig abgenommen und zeigt nur noch in den Häfen im Stillen Meere reges Leben, wo die Seelenverkäufer Mannschaften, zumal britischer, deutscher und französischer vollgetakelter Schiffe, veranlassen, behufs Erlangung eines „Vorschusses“ oder „Bonus“ Reißaus zu nehmen.

Die an einer früheren Stelle bereits angedeuteten Veränderungen in dem Schiffspark der amerikanischen Handelsflotte während der letzten zehn Jahre haben erhebliche Wandlungen im Personal und in den Arbeitsverhältnissen zur Folge gehabt. Durch den Übergang vom Segel- zum Dampfbetriebe mußte die Mehrzahl der Mannschaft ihre Beschäftigung in freier Luft auf Deck mit der Arbeit in den überheizten Maschinen- und Heizräumen und Kohlenbunkern vertauschen. Die kürzere Arbeitszeit und der höhere Lohn im Maschinenraume bieten keinen genügenden Ausgleich für die unerfreulichen Arbeitsbedingungen unter Deck. Infolge dessen steht in der Regel die Durchschnittsqualität der Leute, aus denen sich die Mannschaft zusammen setzt, niedriger als früher.

Digitized by Google

Unter den Matrosen beherrscht jeden einzelnen das Gefühl der Verantwortlichkeit, und ihre körperliche sowohl wie ihre geistige Leistungsfähigkeit wird gesteigert. Die Arbeit im Heiz- und Schürraum ist eine rein mechanische, und das Gefühl persönlicher Verantwortung wird geschwächt. Der Ehrgeiz des einzelnen wird daher bei den Seeleuten nicht mehr so stark angespornt wie früher, und das vermindert wiederum den inneren Wert des Mannes. Das Resultat tritt in der verschiedenen Dauer der Dienstzeit für die Mannschaften auf Deck und im Maschinenraum der amerikanischen Schiffe zu Tage. Die Tabelle auf Seite 43 zeigt folgende prozentuale Altersverteilung:

	Unter 25 Jahren	Von 25—35 Jahren	Von 35—45 Jahren	45 Jahre und darüber
Maschinenpersonal . .	24	50	20	6
Matrosen	27	37	24	12

Die Matrosen beginnen demzufolge früher ihren Dienst und bleiben darin bis in ein späteres Lebensalter, als das Maschinenpersonal. Die Gesundheitsverhältnisse sind unter Deck weniger günstig als auf Deck und erklären zum Teil die verhältnismäßig geringe Zahl von Arbeitern über 35 Jahren unter den Maschinisten. Die geringen Aussichten auf eine gesicherte Zukunft und die Unzufriedenheit mit den Daseinsbedingungen machen ebenfalls ihren Einfluß geltend. Die Disziplin ist auf den Dampfern strammer als auf den Segelschiffen infolge der berührten Veränderung in der Qualität der Mannschaft und ihren Arbeitsbedingungen. Wenn Leute gedrängt beisammen arbeiten, bei rein mechanischer Beschäftigung, die ihre geistigen Kräfte nicht dauernd anspannt, sondern für alle möglichen Gedanken Zeit läßt — mit anderen Worten die Daseinsbedingungen auf den Dampfern —, so sind das Verhältnisse, die nur zu leicht Streiks begünstigen. Trotzdem kommen auf amerikanischen Dampfern solche nur selten vor, sie haben nie eine so große Ausdehnung erlangt, daß sie die allgemeine Aufmerksamkeit wach riefen. Die amerikanischen Dampfer besorgen einen so geringen Bruchteil unseres Auslandverkehrs, daß Streiks auf ihnen dem Handel keine wesentlichen Schwierigkeiten bereiten würden und daher ohne Aussicht auf Erfolg wären. Die Eisenbahnen wären imstande, die meisten Arten des heimischen Verkehrs zu bewältigen, falls etwa versucht werden sollte, diesem durch Streiks auf Dampfern Hindernisse zu bereiten.

Im allgemeinen verbringen die Mannschaften auf den Dampfern ebenso viele Tage des Jahres an Bord als ehemals die Mannschaften

Digitized by

von Segelschiffen, doch verteilt sich die Zeit ihres Aufenthaltes auf dem Wasser anders als früher. Die Fahrten der Dampfer nehmen weniger Zeit in Anspruch, finden dafür aber häufiger statt; der Aufenthalt im Hafen ist stets kurz, wiederholt sich jedoch oft. So sind die Beziehungen der Mannschaften zum festen Lande und zu dessen Bevölkerung nichts Vorübergehendes, sondern regelmäßige Ereignisse in häufiger Wiederkehr. Der Übergang von der Arbeit an Bord zur Arbeit an Land, oder umgekehrt, kommt daher häufiger vor, und die rein seemännische Bevölkerung trennt sich weniger scharf von den Arbeitern an Land, als das früher der Fall war. Die Entwicklung vollzieht sich in der Richtung des Seßhaftwerdens. Obgleich eingehende Berichte darüber nicht zur Verfügung stehen, so kann man doch behaupten, daß die Zahl der Verheirateten unter der Mannschaft größer ist auf den Dampfern, als auf den Segelschiffen für große Fahrt. Dies trifft besonders auf die Maschinisten zu und im Küstenverkehr auf die Heizer. Die Besatzungen amerikanischer Rahsegelschiffe und amerikanischer Schoner für große Fahrt bestehen mit sehr wenigen Ausnahmen aus unverheirateten Leuten. Auf die Art ihrer Beziehungen zum weiblichen Geschlechte läßt sich aus der Tatsache schließen, daß sie bei ihren seltenen Landungen die Tasche voll Geld zu haben pflegen. Ein kleiner Teil der auf Küstenschonern fahrenden Seeleute ist verheiratet. Der Seemannsverband zählt unter seinen zumeist auf Segelschiffen beschäftigten Mitgliedern nur wenig verheiratete. Die Heizer der amerikanischen Ozeandampfer sind selten verheiratet. Entschließen sie sich einmal, in den Stand der Ehe zu treten, so geben sie ihren Dienst zur See auf. Nicht groß ist die Zahl der verheirateten Schiffsoffiziere, da sie gewöhnlich mit der Eheschließung warten, bis sie es zum Kapitän gebracht haben, ein Rang, mit dem auf Schonern häufig eine Partenbeteiligung am Schiffe verbunden ist. Die meisten Verheirateten finden sich unter den auf Dampfern angestellten Köchen und Stewards. Obgleich die herrschende Richtung vermehrte Familienbegründung an Land zur Folge hat, so wirkt ihr doch die Tatsache entgegen, daß ein so erheblicher Teil der amerikanischen Schiffsmannschaften aus Ausländern besteht, die Amerika nicht als ihre Heimat betrachten.

Der Übergang vom Holz zum Stahl und das Wachsen der Schiffsgrößen liefern den doppelten Beweis zur Begründung eines und desselben Satzes. Die Steigerung der Dimensionen hat eine Verminderung der Schiffszahl zur Folge. Obgleich die Tonnenzahl aller amerikanischen Fahrzeuge über 20 Tonnen Gehalt während der letzten zehn Jahre um

Digitized by Google

1 118 956 Tonnen zugenommen hat, so ist doch die Zahl der Schiffe von 16 739 auf 15 100 gesunken. Die Zahl der Kapitäne und Deckoffiziere (Steuerleute) ist geringer geworden und die an den einzelnen herantretende Verantwortlichkeit entsprechend größer. Geringer an Zahl sind jetzt auch die höheren Maschinisten; größer ist die Anzahl der Untergebenen. Nichtsdestoweniger lassen die höhere Bezahlung und die verbesserten Daseinsbedingungen auf großen Schiffen die Deckoffiziersstellen den Amerikanern noch begehrenswert erscheinen, wie andererseits Ausländer sich um ihrer willen naturalisieren lassen. Weit geringer als früher ist die Zahl der Kapitäne und Steuerleute, die einen Anteil an ihrem Schiffe besitzen.

In gleicher Weise hat die gesteigerte Größe der Schiffe die Verantwortlichkeit konzentriert und die Arbeit unter der Mannschaft spezialisiert. Den Deckoffizieren, Hochbootsleuten, Zimmerleuten, Quartiermeistern u. a., sind größere Werte anvertraut als früher, und doch sind sie kaum fürsorglichere Leute. Die Zahl der Leute, von denen ein selbständiges Denken und Handeln auf eigne Verantwortung gefordert wird, hat sich in fast umgekehrtem Verhältnis zu der gesteigerten Größe der Schiffe bewegt.

Die fast vollständige Abschaffung der Segel als Hilfsmittel auf Dampfschiffen hat die Zahl der Matrosen vermindert, welche hissen, reffen und steuern können; doch mit der Verminderung an Zahl geht eine Erhöhung der Ansprüche Hand in Hand, die seitens des Reeders und des Kapitäns an die Deckmannschaft gestellt werden. Verbesserte Methoden bei Ausnutzung der Dampfkraft und der Kohlenverbrennung haben die Anzahl der Heizer und Kohlenzieher vermindert und dadurch die Lage der Leute, die in diesen Stellungen beschäftigt sind, mittelbar wohltätig beeinflußt. Die amerikanische Reederei bezieht kein Personal aus Landwirtschaft und Gewerbe bei der Vergrößerung ihrer Flotte. Seit 1872 gestattet das amerikanische Gesetz, daß Schiffsmannschaften in einem fremden Hafen zu Rundfahrten nach einem amerikanischen Hafen und von dort zurück nach dem fremden Hafen angemustert werden dürfen. Mit Ausnahme der Offiziere werden die Mannschaften der wenigen amerikanischen transatlantischen Dampfer, der bereits in Dienst gestellten sowohl wie der noch im Bau begriffenen, schon jetzt oder künftig in Southampton, London und Antwerpen angenommen. Da nun amerikanische Seeleute im Auslande nicht zu haben sind, so müssen sich die staatlich unterstützten Subventionsdampfer, die 25 bis 50 v. H. ihrer Besatzung aus amerikanischen Bürgern entnehmen müssen, diesen Teil

Digitized by Google

ihrer Mannschaft in Amerika an Bord nehmen. In gleicher Weise schiffen die amerikanischen Dampfer nach Asien chinesische Mannschaft für die Rundreise nach San Francisco oder Puget Sound in Hongkong ein. Man nimmt Chinesen, weil die amerikanischen Seeleute in den amerikanischen Häfen rar sind, weil die Chinesen nüchterner und gehorsamer und dabei weniger zum Ausreißen geneigt sind, weil sie die Hitze im Maschinenraume in warmen Klimaten besser als Kaukasier ertragen, und endlich weil sie für geringeren Lohn arbeiten. Die Löhne chinesischer Heizer, Kohlenzieher und Stewards schwanken zwischen 12 und 21 Dollar mexikanischer Währung, das sind heute 3 bis 7 Dollar Gold, nach augenblicklichem Kurse. Chinesische Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen für Asien bestimmten Dampfern schleppen ungefähr 3 600 Pfund Kohlen täglich, weiße Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen Dampfern nach Australien täglich ungefähr 6 700 Pfund. Die chinesischen Mannschaften werden vor dem amerikanischen Konsul in Hongkong angemustert und unterzeichnen, gleich anderen Seeleuten, die amerikanischen Verträge. Der Seemannsverband richtete im vergangenen Jahre an den Kongreß eine Petition gegen die Beschäftigung chinesischer Matrosen auf amerikanischen Schiffen, da die Einwanderung von Chinesen in den Vereinigten Staaten verboten sei. Die Reeder erhoben gegen diesen Gesetzvorschlag Einspruch unter der Begründung, daß andere Völker die Verwendung chinesischer Mannschaft ihren Dampfern im Verkehr mit Asien gestatteten, und daß die amerikanischen Schiffe unter ausländische Flagge gebracht werden würden, falls ihnen dieses Recht durch ein Gesetz entzogen würde. Unsere wenigen transatlantischen und pazifischen Dampfer beziehen somit den größten Teil ihrer Mannschaft in fremden Häfen. Auch die Einwanderung liefert einen stetigen Zufluß an Mannschaft für die amerikanische Handelsflotte. Im vergangenen Jahre wurden von den Einwanderen 6 465 als Seeleute aufgeführt, von denen allerdings viele den seemännischen Beruf nicht ferner zu verfolgen gedachten.

Fast alle in letzter Zeit und schon seit einigen Jahren in den Vereinigten Staaten gebauten großen Schoner und viele der Schoner von 800 oder 900 Tonnen Inhalt sind mit Maschinen zum Hissen und Einziehen der Segel, zum Ein- und Ausladen der Fracht, zum Lichten der Anker und für andere Vorrichtungen versehen. Einige haben Dampfsteuerapparate und elektrisches Licht. Auf solchen Schiffen besteht die Hauptarbeit der Mannschaft in zeitweiligem Steuer- und Wachdienst. So hat der neue Stahlschoner „Thomas W. Lawson" von 5210 Tonnen

Digitized by Google

Gehalt, den Kapitän ungerechnet, eine Besatzung von nur zwölf Mann oder 2,3 auf je 1000 Tonnen. Die wenigen vollgetakelten Fahrzeuge, die heutzutage in den Vereinigten Staaten gebaut werden, sind mit ähnlichen Maschinen versehen.

Des Gesetzes vom Jahre 1898, das dem Reeder, der ein seeuntüchtiges Schiff aussendet, Gefängnisstrafe androht, ist bereits Erwähnung getan. Seit jener Zeit sind nur selten über dienstuntaugliche amerikanische Schiffe Beschwerden vorgekommen. Vorher waren die Beschwerden, berechtigte und unberechtigte, über mangelnde Seetüchtigkeit nichts seltenes; sie richteten sich besonders gegen die alten hölzernen Rahsegelschiffe, die jetzt in Barken und Kohlenschiffe umgewandelt sind.

Das eben erwähnte Gesetz ist das einzige, das der Kongreß mit Bezug auf das Beladen von Schiffen erlassen hat. Während der Jahre 1891—97 war ein Gesetz in Kraft, welches die Reeder ermächtigte, ihre Schiffe mit einer Tiefladelinie zu versehen. Es wurde jedoch aufgehoben, weil man der Ansicht war, es bedürfe keines gesetzgeberischen Eingreifens, um den Reeder zu ermächtigen, am eigenen Schiffe eine Tiefladelinie anzubringen. Eine gesetzliche Festlegung der Tiefladelinie (der in England auf Plimsoll's Veranlassung eingeführten ähnlich) hat in den Vereinigten Staaten niemals viele Befürworter gefunden, da das Überladen amerikanischer Schiffe nur selten vorkommt. Die Gefahr der Überlastung, welche auf amerikanischen Schiffen am häufigsten eintritt, entsteht bei Schonern aus überstarkem Beladen des Decks, besonders mit Bauholz. Auf derartige Fahrzeuge und auf die Seeschleppkähne, entfällt die Mehrzahl von Seeunfällen, die auf die Ladung zurückzuführen sind.

Unter den Dingen, welche die kommerzielle Seemacht der Vereinigten Staaten beeinflussen, ist auch die Ausbildung von Jungen zu dereinstigen Offizieren der amerikanischen Handelsmarine vernachlässigt worden. Das Lehrjungensystem ist seit Jahren außer Brauch gekommen; im vergangenen Jahre wurden nur sieben kontraktlich angestellt. Seit dem Jahre 1874 ist der Staatssekretär der Marine ermächtigt, in jedem der dreizehn hauptsächlichsten Seehäfen ein außer Dienst gestelltes Fahrzeug der Kriegsflotte kostenlos als Schiffsjungenschulschiff zur Verfügung zu stellen, falls die örtlichen Behörden sich bereit erklären, es zu unterhalten. Der Unterricht auf diesen Schiffen wird von Marineoffizieren erteilt. New York und Boston haben zwei derartige Schiffe mit wechselndem Erfolge unterhalten. Diese haben zwar eine Anzahl für die Handelsflotte gut vorbereiteter Offiziere geliefert, aber man macht ihrer Ausbildung allgemein den Vorwurf, daß sie zu kriegsmaritim ist, daß keine Unterweisung im Verstauen von Frachtgut, einer der vornehmsten Pflichten des zweiten Offiziers von Rahsegel-

Digitized by Google

schiffen oder Frachtdampfern und des ersten Offiziers auf Schonern, erteilt wird, und daß die Ausbildung somit ihren Zweck verfehle. Die amerikanischen Postdampfer, die laut Gesetz vom Jahre 1891 Subventionen erhalten, müssen eine Anzahl Kadetten (unter 21 Jahren) an Bord führen, die in der Seemannschaft oder im Maschinendienst ausgebildet werden sollen; gegenwärtig sind 106 derartige Kadetten in Dienst. Es gelingt den Postdampfergesellschaften indes verhältnismäßig selten, diese Kadetten so lange an Bord zu halten, bis sie hinreichend ausgebildet sind, um sich auf die Dauer als brauchbar erweisen zu können. Obgleich vom Gesetze nicht gefordert, so wird doch von seiten der Reeder eine längere Beschäftigung als Kapitän oder Offizier auf einem Segelschiffe für unerläßlich erachtet, wenn jemand den Platz als Offizier auf einem Seedampfer ausfüllen will. Die Frage, wie leistungsfähige Offiziere für amerikanische Dampfer zu beschaffen seien, ist augenblicklich keine brennende, weil die Zahl dieser Fahrzeuge nicht groß ist und mehr als die Hälfte unserer Handelsflotte der Segelschiffstonnage zufällt. Segelschiffe und aus dem Auslande stammende Mannschaften liefern den Dampfern die seemännische Besatzung. Seeleute von Rahsegelschiffen, zumal Skandinavier, werden von den Reedern mit Vorliebe für Dampfschiffe angeworben. Die Kriegsflotte liefert der Handelsflotte nur wenige Matrosen und gar keine Offiziere. Die Kriegsflotte der Vereinigten Staaten hat die Seehandelsflotte überholt und der Mangel an Seeoffizieren und Mannschaften bildet eine stete Klage der Marinebehörde. Während die amerikanischen Seedampfer von über 100 Tonnen bei voller Ausrüstung 24 000 Mann Besatzung haben, zählt die amerikanische Kriegsflotte jetzt 25 000 Mann, während 28 000 die gesetzliche Grenze ausmacht. Am 1. Juli 1902 befanden sich an der Küste 65 stählerne Kauffahrteischiffe im Bau, mit 222 949 Bruttoregistertonnen; für die Regierung gleichzeitig 67 Fahrzeuge von 269 890 Tonnen Wasserverdrängung. Vergleiche zwischen der Kriegs- und der Handelsflotte sind daher im Gegensatze zu den europäischen Ländern in den Vereinigten Staaten nicht wohl angängig. Auf der Kriegsflotte beträgt die Löhnung der Matrosen monatlich 24 Dollar, die der Heizer 35 und die der Kohlenzieher 22 Dollar. Diese Sätze stellen sich etwas niedriger als die auf der Handelsflotte, doch ist der Dienst weniger beschwerlich und nicht so andauernd wie auf jener und bietet gewisse Vorteile, Servisgelder, Pensionen und dergleichen.

Die Gesetze der Vereinigten Staaten stellen keine Verhältnistabelle für die Kopfzahl der Bemannung zur Tonnenzahl der Schiffe auf. Doch wird die Mindestzahl der Mannschaft auf Passagierfahrzeugen behördlicher-

Digitized by Google

seits festgestellt. Sie ergibt sich in jedem einzelnen Falle aus der Prüfung des Schiffes und der Route, die es fahren will, meist nach Rücksprache mit dem Reeder. In anderen Fällen entscheiden Reeder oder Kapitän und Versicherungsgesellschaften über die Höhe der Mannschaft. Die Majorität der Mannschaft eines Seeschiffes ist berechtigt, Beschwerde einzureichen, daß ein Fahrzeug ungenügend bemannt ist. Es muß dann ein Untersuchungsausschuß ernannt werden, der dem Bezirksrichter Bericht erstattet und dieser erkennt sie an oder verwirft ihn. Entscheidet das Gericht, daß die Besatzung ungenügend sei, so müssen mehr Leute angemustert werden. In einem fremden Hafen muß der erste oder zweite Offizier sich der Majorität der Mannschaft beim Verlangen einer derartigen Untersuchung anschließen und die Stelle des Richters versieht der amerikanische Konsul. Der Seemannsverband hat seit einigen Jahren befürwortet, daß eine Bemannungstabelle für Segelschiffe im Verhältnis zur Tonnage festgesetzt werde, aber der Kongreß hat den Vorschlag noch nicht in Beratung gezogen. Eine Prüfung der Schiffsrollen von 2697 Seedampfern, Binnenseedampfern und Seglern für die Seefahrt über 100 Tonnen Gehalt, mit zusammen 2 959 353 Tonnen Bruttoinhalt und mit einer Besatzung von insgesamt 47 008 Mann (Kapitäne ungerechnet) ergibt für je 100 Tonnen brutto folgende Zahlen an Mannschaft:

Mannschaften von Seeschiffen.

Art der Schiffe	Anzahl der Schiffe	Brutto-Tonnengehalt	Mannschaft	Durchschnitts-bemannung auf je 100 Tonnen
Dampfer:				
Passagierdampfer . .	284	574 001	13 874	2,4
Frachtdampfer	128	243 387	3 053	1,2
Schleppdampfer . . .	74	24 405	884	3,6
Seitenraddampfer . .	54	70 008	2 570	3,7
Verschiedene	28	17 816	640	3,6
Zusammen	568	929 617	21 021	2,26
Segelschiffe				
Rahsegelschiffe	288	334 769	4 926	1,5
Schoner	1 092	507 549	7 414	1,5
Zusammen	1 380	842 318	12 340	1,47
Dampfer	568	929 617	21 021	2,26
Segelschiffe	1 380	842 318	12 340	1,47
Seeschiffe zusammen .	1 948	1 771 935	33 361	1,9

Digitized by Google

Mannschaften auf den Dampfern der großen Seen.

Art der Schiffe	Anzahl der Schiffe	Brutto-Tonnengehalt	Mannschaft	Durchschnittsbemannung auf je 100 Tonnen
Passagierdampfer . .	206	442 158	4 783	1,1
Frachtdampfer	453	693 225	7 215	1,04
Schleppdampfer . . .	36	8 447	327	3,9
Seitenraddampfer . .	30	33 989	1 099	3,2
Verschiedene	24	9 599	223	2,3
Zusammen	749	1 187 418	13 647	1,15
Insgesamt	2 697	2 959 353	47 008	1,59

Die verhältnismäßig kleine Zahl der Mannschaft auf den Passagier-Dampfern der Großen Seen hat teilweise eine spezielle Ursache. Die Reeder einiger der größten Frachtboote richten diese zur Aufnahme von zehn oder zwölf Passagieren ein, die meistens als Gäste der Gesellschaft befördert werden. Zu diesem Zweck bedarf es jedoch einer Konzession als Passagierschiff, aber nur wenige Stewards und Köche sind nötig. Genau genommen handelt es sich hier um Frachtfahrzeuge mit Frachtschiffmannschaft, die auch Passagiere befördern. Von Fischereifahrzeugen abgesehen, ist die Durchschnittszahl der Matrosen für je 100 Tonnen auf Rahsegelschiffen 1,2.

Die Verwendung von Öl als Dampferheizmaterial statt Kohle eröffnet einen Ausblick besonders günstiger Natur für die Zukunft der amerikanischen Schiffahrt; die Prüfung ihrer Aussichten hat demgemäß sowohl seitens der Kriegs- wie Handelsmarine die eingehendste Aufmerksamkeit gefunden. Petroleum findet sich in Pennsylvanien und Ohio in großen Lagern vor, von wo aus es in Röhren der atlantischen Küste und den Häfen der Großen Seen zugeführt wird. Ferner sind Petroleumlager in Texas vorhanden, von wo aus es in die Golfhäfen und dann weiter über See nach den nordatlantischen Häfen zugeführt werden kann. Endlich gibt es Petroleum in Kalifornien, wo es der pacifischen Küstenschiffahrt zur Verfügung steht. Das Petroleum aus Pennsylvanien und Ohio hat meist für Heizzwecke eine zu hohe Qualität.

Man hat in England und Deutschland in Schiffahrtskreisen oft seine Verwunderung ausgesprochen über das hartnäckige Festhalten der Vereinigten Staaten an der überlieferten Politik, nur in den Vereinigten

Digitized by Google

Staaten gebauten Schiffen zu gestatten, unter amerikanischer Flagge Handel mit dem Auslande zu betreiben. Eine der Folgen hiervon ist, daß erhebliche amerikanische Kapitalien in Seedampfern unter fremder Flagge angelegt wurden, was seine Krönung im „Morgantrust" gefunden hat. Der Plan, im Auslande gebaute Dampfer in Amerika zur Nationalisierung zuzulassen, hat von seiten der an der amerikanischen Schiffahrt beteiligten Interessenten niemals Unterstützung gefunden, und zwar wegen der großen Verschiedenheit der Löhne für Heizer und Kohlenzieher auf amerikanischen und englischen oder deutschen Schiffen. Die Verwendung flüssiger Feuerung wird dadurch, daß sie das erforderliche Arbeitspersonal im Heiz- und Kohlenraum vermindert, diesen Nachteil, der auf der Entwicklung der amerikanischen Seedampfschiffahrt lastet, erheblich vermindern. Der bisher bedeutsamste Versuch ist auf dem zwischen San Francisco und Honolulu fahrenden amerikanischen Dampfer „Mariposa" gemacht. Bei Benutzung entweder von Kohlen oder von Petroleum zur Heizung beschäftigt die „Mariposa" im Maschinenraume einen Ober- und drei Untermaschinisten, drei Schmierer, drei Wasserträger und einen Materialverwalter. Die Ersparnis an Arbeitskraft bei Verwendung von Petroleum stellt sich wie folgt:

Brennstoff	Heizer	Kohlenzieher	Laufbursche	Elektriker	Eis- u. Luftmaschinenwärter	Zusammen
Kohlen. .	12	12	1	0	0	25
Petroleum	6	0	0	1	2	9

Die Ersparnis an Lohn allein beträgt monatlich 600 Dollar. Die größten amerikanischen Dampfer, die für Petroleumheizung eingerichtet sind, sind die der „American-Hawaiian Company", welche die lange Reise von New York um das Kap Horn herum nach San Francisco und Honolulu machen. Diese Schiffe sind mit Vorrichtungen zur Verwendung sowohl von Kohlen wie von Petroleum versehen, und der Übergang von einer Feuerungsweise zur andern kann innerhalb einer Stunde bewerkstelligt werden. Man hat den Vorschlag gemacht, das Petroleum sowohl in den Wasserballastabteilungen des Doppelbodens als auch in speziellen Tanks unterzubringen, so daß das Schiff das für eine ganze Fahrt erforderliche Feuerungsmaterial an Bord haben könne. Etwa zwanzig amerikanische Fahrzeuge sind bereits mit Petroleum-Feuerungsanlagen versehen oder werden dies demnächst sein. Die Kriegsflotte hat in Washington und an anderen Orten Versuche angestellt, die in einem neuerlichen Berichte des Kontreadmirals George W. Melville,

Digitized by

Chefs der Maschinenbauabteilung der amerikanischen Marine (Chief of the Bureau of Steam Engineering of the United States Navy), erörtert sind. Bei Besprechung der verschiedenen mechanischen Verfahren sagt er: „Die größte Verdampfung pro Quadratfuß Heizfläche bei Kohlenfeuerung kann durch eine Ölfeuerungsanlage neuester Konstruktion wesentlich vermehrt werden. Diese muß mit Vorkehrungen für die Zerstäubung des Brennmaterials und Vorwärmung von Luft und Öl versehen sein." Die Kosten anlangend sagt er: „Abgesehen von Fällen, die auf ungewöhnlichen Verhältnissen beruhen, werden die Kosten beim Petroleumbetriebe für Zwecke der Flotte meist höher sein als beim Kohlenbetriebe. Für Schiffe, die vom Golf von Mexiko oder von californischen Seehäfen ausfahren, stellen sich die Kosten für Verwendung von Petroleum jedoch schon jetzt geringer." Gegenwärtig bauen übrigens verschiedene amerikanische Werften Schiffe, die mit Texas-Petroleum vollgepumpt nach den Seehäfen unserer Atlantischen Küste fahren sollen. Die Entwicklung dieses Geschäftes ist einigermaßen gehemmt worden durch das Gesetz, das ausländischen Schiffen den Frachtverkehr zwischen Vereinigte Staaten-Häfen untersagt. Die Petroleum-Gesellschaften mußten neue Schiffe bauen oder alte Dampfer in Tankschiffe umbauen. Binnen Jahresfrist werden etwa 100 derartige Fahrzeuge in Dienst gestellt sein. Admiral Melville empfiehlt, sofort wenigstens ein Drittel unserer Torpedoboote und Torpedojäger mit Ölfeuerungsanlagen zu versehen.

Bei der Ölfeuerung kommt nun keine Körperkraft, wohl aber ein gutes Auge und Ohr in Frage, sowie Urteilsvermögen und klarer Verstand und einige Fachkenntnis, die sich durch kurze Übung erwerben läßt. Durch die allgemeine Anwendung dieser Feuerungsart wird das Maschinenpersonal amerikanischer Dampfer ein wesentlich anderes Gepräge erhalten. Selbst bei einer Monatslöhnung von 40 bis 45 Dollar ist es der schweren körperlichen Arbeit wegen schwer, Amerikaner als Heizer und Kohlenzieher zu bekommen. Die für die Bedienung von Ölfeuerungsanlagen erforderlichen Eigenschaften dagegen findet man gewöhnlich bei jungen Amerikanern.

Seemannsverbände gibt es an den Küsten der Vereinigten Staaten seit dem Jahre 1885, zu welcher Zeit sich eine Organisation in San Francisco bildete. Das Jahr 1889 sah derartige Verbände in New York, Boston, Philadelphia und Baltimore entstehen. Der gegenwärtige nationale Verband kam im Jahre 1892 zu stande. Er hält jährlich eine von allen Küstenstaaten beschickte Versammlung ab und hat Präsident und Schriftführer

Digitized by Google

für das ganze Land; die laufenden praktischen Arbeiten aber fallen drei Bezirksverbänden zu: dem Seemannsverbande der Atlantischen Küste, dem Seemannsverbande der Küste des Stillen Meeres und dem Seemannsverbande der Großen Seen. Der Hauptsitz des Verbandes der Atlantischen Küste, mit einer Mitgliederzahl von annähernd 3500, ist in Boston, und Zweigabteilungen befinden sich in den hauptsächlichsten Häfen des Atlantischen Meeres bis hinunter nach Baltimore. Obgleich es von Zeit zu Zeit versucht worden ist, Zweigvereine südlich von Baltimore zu begründen, so haben sie sich doch nicht dauernd dort halten können. Der Seemannsverband der Küste des Stillen Meeres, ungefähr 4500 Mitglieder zählend, hat seine Hauptniederlassung in San Francisco, mit Zweigabteilungen in den Haupthäfen der Küste des Großen Ozeans und in Honolulu. Hauptsitz des Seemannsverbandes der Großen Seen ist Chicago, und die Zahl seiner Mitglieder ist etwa 3800. Zweigvereine finden sich in verschiedenen anderen an den Seen gelegenen Häfen. Der Generalsekretär des Verbandes, William Frazier in Boston, berichtet, daß sich im Jahre 1892 die Zahl der Mitglieder der drei Bezirksverbände, die der Gesamtverband umfaßt, auf 2500 belief; diese Zahl stieg im Jahre 1897 auf 3000, und ist zur Zeit, wie aus obigem ersichtlich, bis auf 11800 angewachsen. Die Mitglieder des Verbandes sind fast ausschließlich auf Schiffen tätig, die den Küstenhandel der Vereinigten Staaten vermitteln. Der Bezirksverband des Stillen Meeres verlangt von seinen Mitgliedern, welche nicht Bürger des Landes sind, daß sie die vorbereitenden Schritte hierfür tun; der Bezirksverband der Atlantischen Küste empfiehlt dieses Verfahren, macht es aber nicht zur Bedingung.

Die Organisation ist somit in der Mitgliedschaft und dem Wirksamkeitsbereich national und unterhält nur äußere Beziehungen zu europäischen Seemannsverbänden. Der Bezirksverein der Atlantischen Küste erkennt die Mitgliedsbücher des deutschen Seemannsverbandes an. Der Bezirksverein an der Küste des Stillen Meeres steht in Bezug auf manche Einrichtungen mit den australischen Arbeiterorganisationen in Verbindung, und in den großen Landesversammlungen der Vereinigten Staaten pflegt auch der Seemannsverband von Canada vertreten zu sein. Die Mitgliederzahl des Verbandes ist bedeutenden Schwankungen unterworfen, sie hängt bis zu einem gewissen Grade von der Regsamkeit der örtlichen Vertreter ab. Die größten Stärken hat der Verband in San Francisco aufzuweisen, er verdankt sie dem organisatorischen Geschick seines Bezirkssekretärs, Andrew Furuseth, der während mehrerer Winter

Digitized by Google

den Seemannsverband vor verschiedenen Ausschüssen des Kongresses in Washington als Anwalt vertreten hat. Der Seemannsverband steht in enger Beziehung zu der „Federation of labour", die alle amerikanischen Arbeitervereinigungen umfaßt. In politische Bewegungen der Vereinigten Staaten tritt der Seemannsverband im allgemeinen nicht ein. Die Mitglieder des Atlantischen Bezirkes und des Bezirkes der Großen Seen sind zu gering an Zahl und zu weit zerstreut, um einen bedeutenden Faktor im politischen Leben bilden zu können. In San Francisco, wo in den letzten Jahren bedeutende politisch gefärbte Arbeiterbewegungen aufgetreten sind, haben einzelne Mitglieder des Seemannsverbandes daran teilgenommen, aber der Verband als solcher hat sich jeder Parteinahme enthalten. Im vergangenen Jahre lehnte der Bezirkssekretär Furuseth es ab, eine Arbeiterkandidatur zum Bürgermeister von San Francisco anzunehmen, obgleich seine Wahl mit Sicherheit erfolgt wäre. Der Gesamtverband läßt in San Francisco ein Wochenblatt „The Coast Seaman's Journal" erscheinen, welches den Interessen der organisierten Arbeiterschaft im allgemeinen und denen des Seemannsverbandes im besonderen gewidmet ist; es verfolgt in Amerika die gleichen Zwecke wie in Deutschland die Zeitschrift „Der Seemann".

Fast alle amerikanischen Reeder an der Küste des Stillen Meeres haben sich seit einigen Jahren zu einem Verein zusammengeschlossen, mit dem Hauptsitz in San Francisco. Dieser Verein und der Seemannsverband der Küste des Stillen Meeres haben während der letzten zehn Jahre mancherlei Zwist und Streitigkeiten miteinander ausgefochten. Im April 1902 gelangten sie zu Vereinbarungen, die für sechs Monate gelten sollten, über Löhne, Arbeitszeit und andere Punkte. Dieser Vertrag ist beim Ablauf kürzlich erneuert worden, und gegenwärtig ist das Verhältnis zwischen Reedern und dem Verbande an der Küste des Stillen Meeres ein freundliches. Die Reeder an der atlantischen Küste sind nicht zu einem Vereine zusammengefaßt, wenn auch die Küsten-Dampfschiffahrtsgesellschaften eine Art von Organisation bilden und die Besitzer von Schonern sich neuerdings zu einem Verein zusammengetan haben. Wie schon bemerkt, nimmt der Seemannsverband der Atlantischen Küste keine so starke Stellung ein wie der an der pazifischen Küste; die Beziehungen der einzelnen Reeder zu ihm gestalten sich verschieden und sind im allgemeinen freundschaftlicher Art. Die Reeder an den Großen Seen sind fast alle in einem Verein zusammengeschlossen, der den Namen „Lake Carrier's Association" trägt. Zu Beginn jeder Saison veröffentlicht dieser Verein, nach unverbindlichen Besprechungen mit Vertretern

Digitized by Google

der Maschinisten- und Heizer-Verbände, eine Lohntabelle, an deren Sätzen dann für das betreffende Arbeitsjahr streng festgehalten wird.

Kapitäne und Offiziere sind nicht als Mitglieder in die Bezirks-Vereine des Seemanns-Verbandes zugelassen und haben eigentlich keine Beziehungen zu den Mitgliedern des Verbandes als solchen. Diejenigen Schonerkapitäne an der Küste des Atlantischen Ozeans, welche Partenbesitzer an ihren Fahrzeugen sind oder eine Nettogewinnbeteiligung an den Reisen des Fahrzeuges erhalten, behaupten gleich den Reedern, daß der Seemanns-Verband die Disziplin an Bord geschwächt und die Gewinne der Reederei vermindert hat. Innerhalb der letzten 15 Jahre sind verschiedentlich Versuche gemacht worden, die Heizer der amerikanischen Seedampfer in einem Verbande zu einigen; diese Versuche wurden aber nie lange fortgesetzt. Eine kürzlich gegründete derartige Organisation, die zu dem Seemanns-Verbande in enger Beziehung steht, zählt ungefähr 2500 Mitglieder, die vornehmlich auf Dampfern beschäftigt sind, welche die Meeresbuchten, die Seen und Flüsse befahren. Die auf amerikanischen Dampfern angestellten Köche und Stewards haben sich kürzlich zu einem kleinen Verbande geeint. Die Schwierigkeiten, die sich allerorten der Organisation von Seeleuten in Arbeiter-Verbänden entgegenstellen, werden in Amerika noch erhöht durch folgende örtliche Verhältnisse:

1. die buntgewürfelte Zusammensetzung der Mannschaften amerikanischer Schiffe. Die Besatzungen dieser Schiffe bestehen aus Leuten von aller Herren Ländern, so daß sich nationale und Rassenunterschiede einer Verschmelzung der Arbeiterschaft untereinander, wie sie in Europa durchführbar ist, entgegenstellen;

2. die große Ausdehnung der Meeresküste und der Seeufer in den Vereinigten Staaten, sowie die verhältnismäßig geringe Anzahl amerikanischer Schiffe, die in den einzelnen Häfen regelmäßig gleichzeitig in einem Hafen sich zusammenfinden. Die Zahl der amerikanischen Seeleute, die ihren festen Wohnsitz in irgend einem Hafen haben, ist gewöhnlich so gering, daß die Zweigvereine des amerikanischen Seemannsverbandes notwendigerweise nur unbedeutend und ihre Mittel für eine Organisation dem entsprechend gering sind. Im Gegensatze zu Hamburg, Bremen, Liverpool, Marseille und anderen europäischen Häfen, sind die großen Seeplätze der Vereinigten Staaten — New York, Boston, Philadelphia, Galveston und New Orleans — nicht Mittelpunkte einer großen eingeborenen seemännischen Bevölkerung. In dieser Beziehung läßt sich allein San Francisco mit europäischen Seeplätzen vergleichen.

Der Seemannsverband zeichnet sich unter den amerikanischen Arbeiter-

Digitized by

verbänden dadurch aus, daß während der ganzen zehn Jahre seines Bestehens immer derselbe Mann, Mr. Andrew Furuseth, Schriftführer des Küstenbezirkes des Stillen Ozeans, ihn beherrschte. Er ist ein einfacher Seemann, Norweger von Geburt, der vor zwanzig Jahren Bürger von San Francisco wurde und sich seitdem unablässig der Organisation der Seeleute in den Vereinigten Staaten gewidmet hat. Der Verband an und für sich ist nicht groß, und die angegebenen Zahlen können auf alle Fälle als das Maximum an Mitgliedern gelten. Der Einfluß des Verbandes auf die Schiffahrtsgesetzgebung und die Schiffahrtsangelegenheiten des Landes im allgemeinen, ist fast ausschließlich dem persönlichen Ansehen des Herrn Furuseth in Washington und San Francisco zu verdanken. Vor zehn Jahren begann er seinen Feldzug gegen eine Reihe von Gesetzen der Vereinigten Staaten, die die Lage der Seeleute berührten. Nach damaligem Gesetze sollte jeder Seemann, der nach Unterschreibung des Heuervertrages einem amerikanischen Schiffe entlief oder sich nicht rechtzeitig stellte, bis zur Abfahrt des Schiffes in Eisen gelegt und dann an Bord gebracht werden. Herr Furuseth führte aus, daß dies Gesetz dem davon Betroffenen eine „unfreiwillige Dienstbarkeit" auferlege, wodurch die Verfassung der Vereinigten Staaten verletzt werde. Nachdem der Oberste Gerichtshof die Rechtmäßigkeit des Gesetzes anerkannt hatte, wurde es vom Kongreß im wesentlichen aufgehoben. Infolgedessen haben seit dem Jahre 1898 in keinem Hafen der Vereinigten Staaten, Britisch Nordamerikas, Westindiens oder Mexikos Seeleute mit Gefängnis bestraft werden können. Heute nun befürwortet der Seemannsverband den Widerruf aller Verträge und Konsularkonventionen der Vereinigten Staaten mit fremden Mächten, nach denen Deserteure von amerikanischen Schiffen in fremden Häfen arretiert und auf das Schiff zurückgebracht, und Deserteure von ausländischen Schiffen in amerikanischen Häfen in gleicher Weise behandelt werden können. Seine Gründe stützen sich auf das Gefühl, daß die Vereinigten Staaten durch diese Verträge eine Art von Sklaverei fördern. Tatsächlich treten die Verträge nur selten in Kraft, da sich weder fremde Konsuln in den Vereinigten Staaten, noch amerikanische Konsuln im Auslande darauf zu berufen pflegen. Auf fernere, vom Verbande in Vorschlag gebrachte Gesetzesveränderungen ist an anderer Stelle hingewiesen worden.

Die Hauptziele des Seemannsverbandes, wie sie in den Satzungen der Bezirke des Pazifischen und des Atlantischen Meeres paragraphiert sind, sind folgende:

„Jedes dem einzelnen Mitgliede zustehende Recht soll auch für alle

Digitized by Google

übrigen gelten, solange sie innerhalb des Verbandes zu vollem Rechte verbleiben. Das erste dieser Rechte ist der Anspruch auf billigen und gerechten Lohn für die Arbeit und die Gewährung ausreichender Muße für geistige Anregung und körperliche Erholung. Weiter", so heißt es, „betrachten wir es als unser Recht, gesunde und ausreichende Nahrung, sowie eine genügende Back zur Schlafstätte zu verlangen.

„Ein ferner uns zustehendes Recht ist, von allen denen, die Befehle zu erteilen haben, anständig und mit Achtung behandelt zu werden.

„Sodann das Recht uns anmustern zu lassen ohne Einmischung von ‚crimps' oder anderen nicht unmittelbar beteiligten Personen.

„Wir sind der Ansicht, daß diese Rechte allen Seeleuten in gleicher Weise und ohne Rücksicht auf Herkunft und Glaubensbekenntnis zustehen.

„Indem wir die obigen als unsere unveräußerlichen Rechte betrachten, sind wir uns andererseits der Pflichten gegen unsere Vorgesetzten, unsere Arbeitgeber, unsern Beruf und das Land, in dem wir leben, voll bewußt.

„Wir wollen daher unser Bestes tun, ein einträchtiges Verhältnis mit denen, die uns zu befehlen haben, herbeizuführen, indem wir bei der Ausübung unseres Berufes allen nötigen Fleiß und alle Sorgfalt verwenden, und unsere Arbeitgeber durch möglichste Fürsorge für ihr Vermögen und Eigentum unterstützen.

„Auf diese Grundsätze gestützt, suchen wir insbesondere unsern Einfluß, als Gesamtheit und als einzelne, dahin geltend zu machen, daß wir eine Veränderung in der auf das Seewesen bezüglichen Gesetzgebung der Vereinigten Staaten erzielen, die sie unparteiischer und zu einer Stütze, anstatt zu einem Hindernis für die Entwicklung der Kauffahrtei-Flotte und der Gesamtheit der amerikanischen Seeleute macht. Unsere Absicht geht ferner dahin, eine Zeitschrift zu begründen, die ihre Stimme für die seefahrende Bevölkerung erhebt und in ihren Spalten die Kenntnis seemännischer Dinge und das Interesse dafür verbreiten helfen soll; sodann andere Organisationen wo immer tunlich, in ihren berechtigten Forderungen zu unterstützen; endlich unser Verhalten als einzelne und als Gesamtheit derart zu regeln, daß wir den Seemannsstand, seinen berechtigten Ansprüchen gemäß, zu einem der geachtetsten Gewerbe machen."

Zu einem eigentlichen Ausstande der Seeleute ist es in den Vereinigten Staaten seit fünf Jahren nicht gekommen. Im Jahre 1901 standen die Hafenarbeiter in San Francisco mehrere Wochen lang im Ausstande, und der Seemannsverband trat um ihretwillen gleichfalls in einen Streik ein. Nach einem Übereinkommen mit den Reedern vom April des Jahres 1902 ließ sich der Bezirksverband der Pazifischen Küste

Digitized by Google

zu nachstehender Erklärung herbei: „Der Seemannsverband ist nicht für Streiks in Unterstützung anderer streikender Gewerbe." Herr Furuseth sagt: „Wir begünstigen den Ausstand als solchen nicht, glauben aber an das Recht auf Streik als eine gebieterische Vorbedingung der Organisationsmöglichkeit." Herr Frazier, Schriftführer des Seemannverbandes der atlantischen Meeresküste sagt: „Wir sehen keinen Vorteil in Streiks, es handle sich denn um Selbstverteidigung."

Der Unterstützungsverein der Schiffsmaschinisten wurde im Jahre 1875 mit einer Zahl von nicht vollen 100 Mitgliedern gegründet und zählte deren im Jahre 1902 gegen 8000. Die Geschäfte des Vereins werden in Zweigniederlassungen besorgt, von denen sich vier an der pazifischen Küste, 28 an den großen Seen und 60 an der Küste und im Stromgebiete des Atlantischen Meeres befinden. Die Mitgliedschaft ist auf Schiffsmaschinisten beschränkt, die von Regierungsbeamten geprüft, und mit Patent versehen sind. Vorsitzender ist George Uhler in Philadelphia, der den Verein in allen auch die Gesetzgebung bezüglichen Fragen beim Kongreß vertritt. Schiffsmaschinisten, die in Ausübung ihres Berufes in einem von den Vereinigten Staaten geführten Kriege verwundet oder getötet werden, oder ihre Erben, haben gleichen Anspruch auf Pension wie Soldaten und Seeleute. Die Zwecke des Vereins sind: Pflichttreue und Mäßigkeit zu fördern, die Lage der Maschinisten zu verbessern und die auf die geprüften Deckoffiziere bezüglichen Gesetze zur Ausführung bringen zu helfen. Sein Verhältnis zu den Reedern ist durchgängig freundlicher Natur, und gleich dem Lokomotivführervereine verwirft und bekämpft er im allgemeinen den Ausstand. Alle Maschinisten, die im Besitz eines Patentes sind, müssen laut Gesetz Bürger der Vereinigten Staaten sein. Die große Mehrzahl der Mitglieder des Schiffsmaschinistenvereins ist, wie Herr Uhler mitteilt, verheiratet.

Digitized by Google

Wirtschaftliche und soziale Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes.

Von

A. Th. Kiær und **A. Rygg** in Christiania.

Digitized

I. Übersicht über die Entwicklung und die gegenwärtige Lage der norwegischen Seeschiffahrt.

Die weitgestreckte Küste Norwegens mit den vielen gutgeschützten Hafenplätzen, sowie die Veranlagung und der Charakter unseres Volkes haben die Seeschiffahrt zu einer für uns sowohl naheliegenden als auch natürlichen Beschäftigung gemacht. Hierzu haben auch die geographische Lage und die Produktions- und Handelsverhältnisse viel beigetragen. Das Bedürfnis an Brotgetreide und anderen Lebensmitteln einerseits, der Fischreichtum des Meeres und die Holzvorräte des Waldes andererseits haben einen lebhaften Handel hervorgerufen, und jenseits des Meeres waren sowohl die wichtigsten Absatzgebiete für unsere Ausfuhr als auch die bedeutendsten Vorräte unserer Lebensbedürfnisse — außer dem, was unser eigenes Land hervorbringen konnte — zu finden. Bereits vor mehr als tausend Jahren haben sich die Norweger, wie die skandinavischen Völker überhaupt, als tüchtige und kühne Seeleute erwiesen und die Wikinger waren häufige, wenn auch nicht immer gern gesehene Gäste an mehreren Häfen und Küstenplätzen, vor allem Nord-Europas, aber auch in fernab gelegenen Fahrwassern. Ihre Züge waren übrigens nicht ausschließlich Raub- oder Kriegszüge, sondern es wurde auch auf ihnen sehr viel Handel getrieben, wie denn unser Land während der Wikingerzeit (ungefähr 800—1000 n. Chr.) und auch während der darauf folgenden Jahrhunderte im lebhaften Handelsverkehr mit anderen Ländern, sowohl mit Hilfe norwegischer als auch fremder Handelsschiffe, stand. Selbst die nördlichen Polargegenden wurden von Schiffen aus Norwegen und dem von ihm aus bevölkerten Island besucht und zwar teils aus Handelsinteressen, teils infolge der Wißbegierde und Abenteuerlust der Seefahrer, was unter anderm dazu führte, daß die Bewohner der Nordländer die Küste des amerikanischen Kontinents erreichten.

In dem 14. Jahrhundert, namentlich in seiner letzten Hälfte, ging indes der Handel und die Seeschiffahrt der Norweger stark zurück,

Digitized by

wie gleichzeitig überhaupt die Kraft der Nation sich verringerte, sodaß wir in dem Unionsverhältnisse, welches von 1380 bis 1814 mit wenigen und ganz kurzen Zwischenräumen zwischen Norwegen und Dänemark und teilweise mit Schweden zusammen bestand, nicht in der Lage waren, eine nationale, selbständige und gleichberechtigte Stellung zu behaupten, wenn auch Norwegen nicht ganz seine Würde, ein eigenes Reich zu sein, verlor. Unser Handel und unsere Seeschiffahrt gerieten im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts mehr und mehr in die Hände der Fremden, namentlich der Hanseaten. Diese hatten, wie bekannt, in Bergen eine wichtige Niederlassung und beherrschten im 15. und 16. Jahrhundert einen sehr wesentlichen Teil des norwegischen Handelsverkehrs mit dem Auslande. Allmählich wurde aber ihre Handelsherrschaft in Nordeuropa von jener der Holländer abgelöst, deren Bedürfnisse an Holzwaren für Norwegen von großer Bedeutung wurden. Bereits im 15. Jahrhundert begannen holländische Schiffe diese Waren an unseren Küsten zu holen und in den beiden darauf folgenden Jahrhunderten nahm die Holzausfuhr sowohl nach den Niederlanden als auch nach anderen Ländern, namentlich nach England, allmählich einen sehr bedeutenden Umfang an.

In der letzten Hälfte des 16. Jahrhunderts begannen auch norwegische Schiffe wiederum mehr an unserm Handelsverkehr mit anderen Ländern teilzunehmen, jedoch anfangs nur in sehr bescheidenem Maße. Am Schlusse des folgenden Jahrhunderts aber betrug unsere Handelsflotte wahrscheinlich an 400 bis 500 Schiffe, mit einer Gesamttragfähigkeit von etwa 60 000 Tonnen, wie auch die wichtige Ausfuhr des Landes an Fischen und Holzwaren nunmehr in die eigenen Hände der Norweger überging und zum großen Teil mit norwegischen Schiffen erfolgte. Hierzu hat auch die englische Navigationsakte von 1651 beigetragen, indem sie holländische Schiffe von Holzverfrachtungen zwischen Norwegen und England ausschloß. Übrigens fuhren zu dieser Zeit viele norwegische Seeleute auf den holländischen und englischen Schiffen mit. Während des großen nordischen Krieges (1709—1720) kam das Land wirtschaftlich in hohem Grade herunter und ungefähr der dritte Teil der Handelsflotte ging verloren, sodaß diese erst um 1750 dieselbe Höhe erreichte, welche sie schon ein halbes Jahrhundert früher inne gehabt hatte.

Das letzte Viertel des 18. Jahrhunderts und die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts war eine für unsern Handel und unsere Seeschiffahrt sehr günstige Zeit und der dadurch erhöhte Verkehr mit anderen Nationen

Digitized by Google

hat für unsere wirtschaftliche, kulturelle und nationale Entwicklung eine nicht geringe Bedeutung gehabt. Im Jahre 1806 hatten wir insgesamt 1650 Schiffe mit zusammen 180 000 Tonnen, wovon ein Teil jedoch im Auslande beheimatet war, indem er die Vorteile der neutralen Flagge benutzte.

Von 1807 ab wurden wir in die napoleonischen Kriege hinein gezogen. Unser Handel und unsere Seeschiffahrt wurden sehr unregelmäßig, große ökonomische Verluste wurden dadurch verursacht und es herrschte namentlich in den Jahren 1812 und 1813 große Not. Trotzdem war die norwegische Handelsflotte 1814 bei dem Wiedererwerb unserer politischen Selbständigkeit und am Schlusse der Kriegsjahre nicht viel kleiner als 1806, ging aber in den darauf folgenden Jahren, zunächst infolge der schlechten Absatzverhältnisse für unsere Holzausfuhr, stark zurück, sodaß sie im Jahre 1826 nur etwa 130 000 Tonnen betrug.

Die Zeit von 1826 bis 1850 war dagegen im großen und ganzen für unsern Handel und unsere Seeschiffahrt günstig, welche sich jetzt zu größerer Höhe entwickelten, als sie in den außerordentlich günstigen Jahren zu Anfang des Jahrhunderts inne hatten. Was unsere Handelsflotte betrifft, so war dieser Stand schon im Jahre 1835 erreicht und zu Beginn der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts betrug dieselbe 289 000 Tonnen. Von großer Bedeutung für unsere Schiffahrt war es, daß unsere Schiffe von 1825 an in Schweden den eigenen dieses Landes gleichgestellt wurden und daß Großbritannien und andere Länder, infolge der im Jahre 1814 geschlossenen politischen Union zwischen Norwegen und Schweden, norwegischen Schiffen schwedische Waren einzuführen gestatteten.

Dabei wurde der wichtige Frachtverkehr mit schwedischen Hölzern für die norwegischen Schiffe eröffnet, welche daraus lange Zeit hindurch eine der wichtigsten Quellen ihres Verdienstes hatten. Die gewöhnlichen Reiserouten der norwegischen Schiffe von der Eröffnung der Schiffahrt im Frühjahr bis zu deren Schluß im Herbst waren in dieser Zeit folgende[1]: Zuerst eine Fahrt mit norwegischen Hölzern nach England oder den Niederlanden, von dort aus segelte man mit Ballast oder gelegentlich mit Kohlenladung nach der Ostsee, wo die Schiffe im Mai

[1] Nach A. N. Kiærs Artikel „Norwegens Seefahrt" in dem Werke „Norge i det Nittende Aarhundrede". Hieraus ist auch, was auf den nächstfolgenden Seiten in Anführungszeichen steht, entnommen.

Digitized by

ankamen und zwar zu der Zeit, als die Häfen nach dem Winter eisfrei wurden; darauf wurden in der Regel zwei Fahrten zwischen den bottnischen Häfen und Westeuropa gemacht und schließlich kehrten die Schiffe nach Norwegen mit Ballast oder mit Kohlenladungen zurück.

„Während dieser und anderer günstigen Verhältnisse würde indes die norwegische Schiffahrt kaum einen so großen Fortschritt in jenen Zeiten gemacht haben, wenn es nicht unsere Schiffsreeder und Seeleute mit Tüchtigkeit und Energie verstanden hätten, sich diese Verhältnisse zu nutze zu machen. Sie brauchten gut ihre oft gebrechlichen Schiffe und brachten unsere Schiffahrt gleichmäßig und sicher vorwärts, so daß dieselbe voll gerüstet dastand, um die Konkurrenz mit den ersten seefahrenden Nationen aufzunehmen, als sich ein großes neues Feld durch die Aufhebung der englischen Navigationsakte im Jahre 1850 eröffnete."

„Unter die Veranstaltungen, welche in dem hier in Frage stehenden Zeitraum zu dem Fortschritt der norwegischen Schiffahrt wesentlich beitrugen, ist das Entstehen der gegenseitigen Schiffsassekuranzvereine zu rechnen. „Die erste norwegische Assekuranzvereinigung" wurde in Skien im Jahre 1837 gegründet und verlegte später ihr Hauptbureau nach der Schwesterstadt Porsgrund. Zu Beginn der dreißiger Jahre wurde als eine der Ursachen, daß die norwegischen Schiffe mehr und mehr den Zutritt bei der Schiffahrt nach Gothenburg und anderen schwedischen Häfen gewannen, angesehen, daß dieselben unversichert fuhren und deshalb zu niedrigeren Frachtsätzen segeln konnten, als die schwedischen Schiffsreeder für lohnend fanden. Diese unsere ersten Pioniere in der Ostseeroute arbeiteten sich in verschiedener Weise, die kaum die Probe vor der modernen Auffassung bestanden hätte, durch: billige Schiffe, keine Versicherung, niedrige Heuern, schlechter Proviant und niedrige Frachtsätze. Aber ausdauernd waren sie und vorwärts kamen sie. Indes war es ein großer Fortschritt, daß sie die Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit erhielten, welche für eine billige Prämie — teilweise nur zwei Prozent — das Risiko übernahmen, gegen welches man sich sonst nicht anders sichern konnte, als durch hohe Prämien, welche einen bedeutenden Teil des Frachtverdienstes absorbierten. Als ein Beweis dafür, welchen Zuspruch diese Versicherungsvereine hatten, kann angeführt werden, daß die Versicherungssumme von 4 Millionen Kronen 1845 auf 20 Millionen Kronen 1850 stieg und später auf 179 Millionen Kronen im Jahre 1878 anwuchs."

In den Zeitraum von 1826—1850 fällt auch der erste Beginn der norwegischen Dampfschiffahrt, indem im Jahre 1827 die zwei ersten

Digitized by Google

Dampfschiffe regelmäßige Routenfahrten aufnahmen, teils zwischen Christiania und Christiansand und teils zwischen Norwegen, Gothenburg und Kopenhagen. Beide Dampfer waren für Rechnung des Staates angeschafft. Von 1841 an stand Christiania im Sommerhalbjahr mit der ganzen norwegischen Küste, selbst bis zum nördlichsten norwegischen Besitz, in regelmäßiger Dampfschiffsverbindung. 1847 wagte man sich auch mit etwas Winterschiffahrt vor, nämlich über das Skagerak nach Jütland und im selben Jahre wurde eine norwegische Post-Dampfschiffslinie nach Kiel eröffnet. 1848 wird die gesamte Anzahl norwegischer Dampfschiffe auf 16 angegeben, wovon 5 dem Staate gehörten, 5 in Fjord- und Küstenstädten beheimatet waren und 6 die Binnenseen befuhren.

„Der Zeitraum von 1850 bis 1879 war der glänzendste in der Geschichte der norwegischen Schiffahrt. Die Eröffnung der neuen Frachtgelegenheiten brachte die norwegischen Schiffer dahin, daß viele Fahrzeuge gebaut und gekauft wurden, namentlich auch von besserer Konstruktion als die früher verwendeten und von stetig wachsender Größe. Der Tonnengehalt unserer Handelsflotte stieg in diesem Zeitraum von 288 600 auf 1 526 700 Tonnen, also bis auf das zwischen Fünf- und Sechsfache. Die transatlantische Frachtfahrt nahm auf einmal einen starken Aufschwung. Schon das Jahr 1850 trifft die norwegische Schiffahrt in Kanada mit nicht weniger als 15 000 Tonnen an. Im Beginn der sechziger Jahre (1861—1865) sehen wir diese Tonnage bis auf mehr als 90 000 Tonnen anwachsen und in der ersten Hälfte der siebziger Jahre 229 000 Tonnen erreichen. Es wimmelte von norwegischen Flaggen in den meisten holzexportierenden Häfen am St. Lorenzfluß und in den benachbarten Gegenden.

„Gleichzeitig mit diesem außerordentlichen Fortschritt in der Frachtfahrt im nördlichen Teil des Atlantischen Meeres breitete sich die norwegische Schiffahrt mehr oder weniger auch in beinahe allen europäischen Fahrwassern aus. In den schwedischen Häfen überflügelten die norwegischen Schiffe die einheimischen Schiffe Schwedens in dem Grade, daß von der gesamten Schiffahrt dieses Landes im Jahre 1865: 42,4 % auf die norwegische Flagge, 28,1 % auf die schwedische und 29,5 % auf alle übrigen Flaggen entfielen. In mehreren der nordbottnischen Häfen waren die norwegischen Schiffe vollständig überwiegend zu finden. Das genannte Jahr kann jedoch als ein Wendepunkt der norwegischen Schiffahrt nach Schweden angesehen werden, wobei sie wohl auch weiterhin noch steigend blieb, jedoch nicht in demselben Verhältnis wie die schwedische.

Digitized by Google

1873 bekam die letztere das Übergewicht und in den folgenden Jahren bis 1883 hielt sich unsere Schiffahrt in diesen Häfen ungefähr auf dem gleichen Stand, während die schwedische und die anderer Nationen außerordentlich zunahmen. Darnach ging unsere Schiffahrt nach Schweden absolut zurück, wesentlich infolge der steigenden Konkurrenz der Dampfschiffe.

„Während wir in dieser Weise einen bedeutenden Teil des Holzlastverkehrs auf der Ostsee einbüßten, und das nicht allein in Schweden, sondern auch in Finnland und Rußland, eroberte sich unsere Segelschiffsflotte ein neues großes Feld in der Frachtfahrt nach den Vereinigten Staaten, wo dieselbe besonders einen großen Teil des Transports von Getreide und Petroleum von New York und anderen atlantischen Häfen, sowie Holzladung von Pensacola und anderen Häfen des mexikanischen Golfs aufnahm. Welcher großartige Zuwachs in dieser Fahrt stattfand, ist aus folgender Aufstellung über die norwegische Schiffahrt nach den Vereinigten Staaten in den Jahren 1861 bis 1880 ersichtlich:

	Mit Ladung angekommene Schiffe	Mit Ladung abgegangene Schiffe
1861—65 durchschnittlich	14 500 Tonnen	27 000 Tonnen
1871—75 „	160 000 „	357 000 „
1879	239 300 „	1 066 900 „
1880	420 600 „	978 200 „

„Aber auch diese Fahrt hat später bedeutend abgenommen. Unsere Segelschiffe haben auch hier vor den sich stetig mehr und mehr vordrängenden Dampfschiffen zurückweichen müssen[1].“

Der Entwicklungsgang der norwegischen Handelsflotte von 1850 bis 1879 ist aus folgender Tabelle näher ersichtlich:

Beim Beginn von	Anzahl	Tonnage	Beim Beginn von	Anzahl	Tonnage
1850	4162	288 633	1873	7189	1 101 135
1855	5129	397 725	1874	7447	1 224 193
1860	5944	551 825	1875	7664	1 316 512
1865	6296	663 033	1876	7814	1 395 199
1870	6833	960 371	1877	7909	1 436 278
1871	6993	1 003 953	1878	8064	1 493 041
1872	7063	1 043 375	1879	8248	1 526 689

[1] In späterer Zeit nehmen auch norwegische Dampfschiffe in nicht geringer Ausdehnung an der Schiffahrt nach den Vereinigten Staaten teil. Speziell spielt hier unsere Teilnahme an der Obstfahrt zwischen den Vereinigten Staaten und Centralamerika und Westindien eine wichtige Rolle in unserer Frachtfahrt nach fremden Weltteilen.

Digitized by Google

Während dieser ganzen Zeit bestand unsere Handelsflotte ganz vorwiegend aus Segelschiffen; Mitte der sechziger Jahre betrug der Inhalt der Dampfschiffe etwa 5000 Tonnen (netto) und zu Beginn der siebziger Jahre noch nicht mehr als 11 939 Tonnen. Im Laufe der siebziger Jahre stieg die Dampfschiffsflotte verhältnismäßig schnell und betrug am 1. Januar 1879 306 Dampffahrzeuge mit einer gesamten Nettotonnage von 51 674 Tonnen oder, wenn man die größere Transportfähigkeit der Dampfschiffe in Betracht zieht, mit einer Effektiv-(berechneten)tonnage von 155 022 Tonnen.[1] Gleichzeitig bestand die norwegische Segelschiffsflotte aus 7942 Schiffen mit einer gesamten Tragfähigkeit von 1475 015 Tonnen.

Die Entwicklung der norwegischen Handelsflotte seit dem 1. Januar 1879 ist aus der Tabelle S. 78 zu ersehen.

Die norwegische Schiffsreederei hatte zu Ende der siebziger Jahre und während der meisten der achtziger Jahre mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen; teils war dies eine Folge der schlechten Frachten, teils aber eine Folge des Übergewichtes der Dampfschiffe über die Segelschiffe in der Weltschiffahrt in Verbindung mit dem Mangel des Landes an ökonomischer Kraft zu einer schnellen Umwandlung der Segelschiffs- in Dampftonnage. 1879 ging unsere Handelsflotte zum erstenmal seit 1825 zurück, aber 1880 ging sie wieder etwas vorwärts und ist später in stetigem Fortschritt begriffen mit Ausnahme der ökonomisch gedrückten Jahre 1885 bis 1887 und 1894, so daß ihre Transportkraft jetzt $1^{3}/_{4}$mal so groß ist als 1879. Die Zunahme war jedoch lange nicht so stark, als in der glänzenden Periode 1850—1879, in welcher sich das Transportvermögen der Flotte auf mehr als das Fünffache im Laufe

[1] Vergl. E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt S. 63. Mit dem „Transportvermögen" der Handelsflotte ist dasselbe zu verstehen, was in der „Statistique internationale, Navigation maritime, II—IV ouvrage rédigé par A. N. Kiær, publié par le Bureau central de Statistique du Royaume de Norvége" mit „Tonnage calculé" benannt ist; dieselbe berechnet sich durch Multiplizieren der Nettotonnage der Dampfschiffe mit 3, wenn die Nettotonnage durch Anwendung der sogenannten deutschen Vermessungsregel (vergl. Navigation maritime I S. 3) ermittelt und die Segelschiffstonnage hinzugelegt ist. Nach der englischen Vermessungsregel, welche in letzter Zeit in mehreren Ländern eingeführt ist, unter anderm sowohl im Deutschen Reich, als in Norwegen, wird der Abzug, den man von der Bruttotonnage der Dampfschiffe macht, um die Nettotonnage zu finden, etwas größer, weshalb man bei Berechnung der effektiven Tonnage (Tonnage calculé) in der norwegischen offiziellen Statistik, seit 1893, seitdem die englische Regel eingeführt ist, den Multiplikator 3,6 anstelle von 3 anwendet.

Digitized by Google

Zu Beginn von	Segelschiffe		Dampfschiffe			Zusammengelegt berechnete Tonnage (Transportvermögen)
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage[1]	Berechnete Tonnage (Transportvermögen)	
1879	7942	1 475 015	306	51 674	155 022	1 630 037
1880	7823	1 455 888	324	54 781	164 343	1 620 231
1881	7761	1 460 596	334	58 062	174 186	1 634 782
1882	7618	1 454 777	359	65 627	196 881	1 651 658
1883	7506	1 447 485	407	82 519	247 557	1 695 042
1884	7459	1 454 709	440	92 485	277 455	1 732 164
1885	7397	1 477 796	487	105 638	316 914	1 794 710
1886	7154	1 448 912	510	114 108	342 324	1 791 236
1887	6942	1 410 941	502	113 135	339 405	1 750 346
1888	6755	1 381 778	514	121 794	365 382	1 747 160
1889	6697	1 396 998	536	137 542	412 626	1 809 624
1890	6693	1 443 317	592	168 081	504 243	1 947 560
1891	6760	1 502 584	672	203 115	609 345	2 111 929
1892	6798	1 500 069	735	238 511	715 533	2 215 602
1893	6739	1 493 503	767	251 490	754 470	2 247 973
1894	6702	1 452 276	810	a 285 004 b 238 635	859 086	2 311 362
1895	6453	1 335 275	859	263 842	949 831	2 285 106
1896	6355	1 283 913	915	321 052	1 155 787	2 439 700
1897	6230	1 214 759	962	351 799	1 266 476	2 481 235
1898	6143	1 169 079	1004	383 120	1 379 232	2 548 311
1899	5981	1 120 808	1068	437 570	1 575 252	2 696 060
1900	5698	1 052 687	1128	482 247	1 736 089	2 788 776
1901	5642	1 002 675	1171	505 443	1 819 595	2 822 270
1902	5445	935 947	1223	531 142	1 912 111	2 848 058

von 29 Jahren erhöhte. Die Zunahme war dabei in den letzten 20 Jahren ziemlich ungleichmäßig; am größten war sie in den verhältnismäßig günstigen Jahren 1882—1884 und in den guten Zeiten 1888—1890 und 1895—1900.

Die Segelschiffsflotte hielt sich im ersten Teil der achtziger Jahre ziemlich unverändert, ging aber in den drei Jahren 1885—1887 von 1 478 000 auf 1 382 000 Tonnen zurück, um in den folgenden guten Jahren wieder auf 1 502 584 Tonnen zu Beginn des Jahres 1891 — dem Höhepunkt der norwegischen Segelschiffsflotte — zu steigen. In den neunziger Jahren ging diese jedoch sehr stark zurück und es begann das

[1] 1879—1894 a „Deutsche Regel", 1894 b—1902 „Englische Regel".

Digitized by Google

neue Jahrhundert mit gerade 1 Million Tonnen, welche Anzahl sich nachher noch weiter reduziert hat.

Dagegen weist die Dampferflotte einen erfreulichen Fortschritt auf, namentlich seit Ende der achtziger Jahre. 1896 erreichte die norwegische Dampfschiffsflotte den Punkt, welchen die britische bereits 1871, die französische 1876 und die deutsche 1882 erreichten; sie repräsentierte nämlich die Hälfte der maritimen Transportfähigkeit ihres Landes. Zur Zeit repräsentieren die Dampfschiffe zwei Drittel der Transportfähigkeit der norwegischen Handelsflotte, während sie vor zehn Jahren ungefähr ein Drittel repräsentierte. In der Welt überhaupt repräsentiert die Dampfschiffsflotte 85 % der gesamten berechneten Tonnage.

Vor einem halben Jahrhundert reihte sich Norwegen ungefähr mitten zwischen die bedeutenderen seefahrenden Nationen ein, indem unsere Handelsflotte hinter der britischen, nordamerikanischen, französischen, deutschen, italienischen und holländischen zurückstand, dagegen die spanische, schwedische, österreichische, finnische, russische, dänische, belgische und andere überragte. In den Jahren 1859—1877 segelten wir allmählich bei der holländischen, italienischen, deutschen und französischen Handelsflotte vorbei und standen als Nr. 3 unter den Nationen im Verhältnis der gesamten berechneten Tonnage da. Jedoch schon 1881 wurden wir von Deutschland und im Jahre darauf von Frankreich eingeholt; 1892 segelten wir zum zweitenmal bei der französischen Handelsflotte vorbei, welche nach einer raschen Entwicklung in den 1880er Jahren ungefähr auf demselben Standpunkt stehen blieb, wogegen die deutsche mit solcher Schnelligkeit vorwärts strebte, daß der Abstand zwischen der norwegischen und der deutschen Flotte stetig größer wurde. In der Schiffahrt nach Großbritannien und Irland behauptet jedoch auch jetzt die norwegische Flagge den ersten Platz nächst der britischen.

Von der gesamten maritimen Transportfähigkeit der Welt fällt auf die norwegische Handelsflotte im Jahre 1850 3 %, 1879 : 5 3/4 % und 1900 : 5 %.

Wir haben vorstehend gesehen, in welchem Grade die norwegische Handelsflotte im letzten Menschenalter den Charakter bezüglich der Betriebskraft verändert hat, indem der Anteil der Dampfschiffe an der gesamten (berechneten) Tonnage von 1 1/4 % im Jahre 1870 auf 67 % 1902 gestiegen ist. Aber auch in anderer Hinsicht sind Veränderungen eingetreten, nämlich sowohl hinsichtlich der Größe als auch des Baumaterials. Während sich die 300 000 Tonnen unserer Handelsflotte 1850 auf ungefähr 4000 Fahrzeuge verteilten, sodaß deren Durchschnittsgröße

Digitized by Google

auf 75 Tonnen anzunehmen ist, hatten wir Ende 1878, als unsere Handelsflotte bezüglich der Anzahl der Fahrzeuge ihren Höhepunkt erreichte, 8248 Fahrzeuge mit 1 526 689 Tonnen, also pro Fahrzeug durchschnittlich 185 Tonnen. Später ging die Anzahl der Schiffe fast ständig zurück, während die Tonnage — wenn man von der steigenden Transportfähigkeit absieht — sich im wesentlichen unverändert gehalten hat, sodaß wir am 1. Januar 1902 insgesamt 6668 Schiffe mit 1 467 089 Tonnen, also 220 Tonnen pro Fahrzeug, hatten.

Besonders angegeben war die durchschnittliche Tonnage für Dampfschiffe und Segelschiffe am:

1. Januar	pro Dampfschiff	pro Segelschiff
1879	169	186
1891	302	222
1902	434	172

Während die Durchschnittsgröße der Dampfschiffe also stetig stark vorwärts gegangen ist, ging seit 1891, in welchem Jahre unsere Segelflotte ihren größten Umfang hatte — 1½ Millionen Tonnen — dieser letztere Teil unserer Handelsflotte bedeutend zurück, nicht nur hinsichtlich der gesamten Tonnage, sondern auch bezüglich der Durchschnittstragefähigkeit der Fahrzeuge. Das letztere hat seinen Grund jedoch allein darin, daß der Rückgang ausschließlich die Segelschiffe betroffen hat, welche ins Ausland fahren, nicht aber die kleinen binnenländischen Küstenfahrer, welche sich im Gegenteil vermehrt haben. Wenn man ausschließlich Rücksicht auf die ersteren nimmt, als den wichtigsten Teil der Segelschiffsflotte, so ist die durchschnittliche Tonnage pro Segelschiff für Fahrt ins Ausland von 349 Tonnen 1891 auf 365 Tonnen 1902 gestiegen.

Überhaupt verteilte sich unsere Handelsflotte auf folgende Weise nach der Größe der Fahrzeuge zu Beginn der Jahre 1850, 1879, 1891 und 1902:

Jahr	Anzahl Fahrzeuge						
	Unter 50 Tonnen	50—100 Tonnen	100—200 Tonnen	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	1000—1500 Tonnen	Über 1500 Tonnen
1850	2648[1]	569[2]	488[3]	457			
1879	3632	780	785	2331	662	56	2
1891	3269	763	540	1742	860	232	26
1902	3660	779	279	879	733	252	86

[1] Unter 20 Commerce-Lasten.
[2] 20—50 Commerce-Lasten.
[3] 50—100 Commerce-Lasten.

Digitized by Google

Für Segelschiffe und Dampfschiffe besonders stellt sich das Verhältnis folgendermaßen in den Jahren 1879, 1891 und 1902.

Jahr	Anzahl Dampffahrzeuge						
	Unter 50 Tonnen	50—100 Tonnen	100—200 Tonnen	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	1000—1500 Tonnen	Über 1500 Tonnen
1879	124	48	36	84	9	3	2
1891	209	65	70	209	74	34	11
1902	352	101	108	265	252	74	71
	Anzahl Segelfahrzeuge						
1879	3508	732	749	2247	653	53	—
1891	3060	698	470	1533	786	198	15
1902	3308	678	171	614	481	178	15
	oder in Prozenten der ganzen Anzahl der bezüglichen Dampfschiffe und Segelfahrzeuge						
Dampfschiffe							
1879	40,5	15,7	11,8	27,5	2,9	1,0	0,7
1891	31,1	9,7	10,4	31,1	11,0	5,1	1,6
1902	28,8	8,3	8,8	21,7	20,6	6,1	5,8
Segelschiffe							
1879	44,2	9,2	9,4	28,3	8,2	0,7	—
1891	45,3	10,3	7,0	22,7	11,6	2,9	0,2
1902	60,7	12,5	3,1	11,3	8,8	3,3	0,3

Was die Dampfschiffe betrifft, so sind also alle Größenkategorien, absolut betrachtet, vorwärts geschritten, während relativ betrachtet, die Dampfschiffe über 500 Tonnen einen stetig steigenden Anteil der ganzen Flotte ausmachen.

Was die Segelschiffe betrifft, so ergibt sich auch ein Fortschritt für Fahrzeuge über 500 Tonnen für die Zeit von 1879—1891, und für die Zeit von 1891—1902 ist wohl auch bezüglich der größeren Segelschiffe, absolut genommen, ein Rückgang oder Stillstand zu konstatieren, aber lange nicht ein solcher Rückgang wie für die mittelgroßen, indem die Anzahl solcher zwischen 100 und 500 Tonnen von 2003 im Jahre 1891 auf 785 im Jahre 1902 zurückging.

Von Schiffen über 2000 Tonnen netto zählte unsere Handelsflotte am 1. Januar 1902 im ganzen 28, nämlich 25 Dampfschiffe und 3 Segelschiffe; über 3000 Tonnen war kein Fahrzeug vorhanden.

Was das Baumaterial der Fahrzeuge anbelangt, so waren zu Beginn des Jahres 1891 die allermeisten Segelschiffe noch von Holz,

Digitized by Google

indem man zu diesem Zeitpunkt nur 19 Eisen- oder Stahlsegelschiffe mit zusammen 15 000 Tonnen zählte. Von den Dampfschiffen waren dagegen 570 mit 180000 Tonnen von Eisen oder Stahl und 102 mit 23 000 Tonnen von Holz. — 1902 war die Anzahl der Segelschiffe aus Eisen und Stahl sehr stark vorwärts gegangen, indem wir davon 185 mit zusammen 176 900 Tonnen = 19 % von unserer gesamten Segelschiffstonnage hatten, während wir an Dampfschiffen 1080 aus Eisen oder Stahl mit zusammen 506 500 Tonnen und 143 aus Holz mit 24 600 Tonnen zählten.

Nach der Art der Fahrt wurde unsere Handelsflotte am 1. Januar 1902 auf folgende Weise eingeteilt:

	Dampfschiffe			Segelschiffe		
	Anzahl	Tonnage (netto)	Bemannung	Anzahl	Tonnage	Bemannung
Fahrt außerhalb des Reichs	779	508 609	12 015	2354	858 402	20 918
Seehunds-, Walroß- und Walfischfang	51	3 409	937	110	6 259	1 469
Binnenländische Küstenschiffahrt, sowie binnenländische Fischereiexpeditionen	393	19 124	2 283	2981	71 286	10 075
Zusammen	1223	531 142	15 235	5445	935 947	32 462

Der ganz vorwiegende Teil der Tonnage unserer Handelsflotte wird also zur ausländischen Schiffahrt verwendet, zum Teil zwischen Norwegen und dem Auslande, besonders auch zur Frachtfahrt zwischen ausländischen Häfen unter sich. Es ist namentlich die letztere Art, welche im letzten halben Jahrhundert einen besonderen Aufschwung genommen hat, was aus folgenden Zahlen hervorgeht:

Tonnagen norwegischer Fahrzeuge mit Ladung abgegangen:

	von ausländischen nach ausländischen Häfen	von Norwegen nach dem Auslande	vom Auslande nach Norwegen
1846—50 durchschnittlich	248 000	419 000	143 000
1871—80 „	2 794 000	969 000	471 000
1900[1] „	6 818 000	1 750 000	1 321 000

[1] Das Jahr 1901, das nicht so günstig für unsere Schiffahrt war als 1900, hat hier folgende Ziffern: 6 299 000, 1 690 000, 1 257 000 Tonnen.

Digitized by Google

Die gesamte überhaupt für Auslandsfahrt ausklarierte norwegische Tonnage betrug im Jahre 1900: 15 865 000, verteilt auf 30 894 ausklarierte Schiffe oder richtiger ebensoviele Ausklarierungs-Expeditionen.

Hiervon wurden ausklariert:

Nach	Anzahl Schiffe	Gesamte Tonnage	Dampfschiffe		Segelschiffe	
			Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage
Norwegen	6 728	2 058 000	3 433	1 219 000	3 295	839 000
Schweden	2 238	748 000	1 231	500 000	1 007	248 000
Dänemark	1 819	438 000	942	322 000	877	116 000
Deutsches Reich	1 431	731 000	1 083	602 000	348	129 000
dem übrigen Nord- u. Osteuropa	1 004	517 000	729	423 000	275	94 000
Großbritannien und Irland	9 614	4 598 000	5 894	3 100 000	3 720	1 498 000
dem übrigen Westeuropa .	2 460	1 526 000	1 871	1 278 000	589	248 000
den Ländern am Mittelmeer	534	426 000	495	414 000	39	12 000
Afrika außerhalb des Mittelmeers	193	159 000	13	15 000	180	144 000
Asien außerhalb des Mittelmeers, sowie Oceanien	708	858 000	564	730 000	144	128 000
Vereinigten Staaten Amerikas	1 994	1 890 000	1 608	1 552 000	386	338 000
Britisch Nordamerika [1] . .	739	817 000	421	604 000	318	213 000
Mexiko, Zentralamerika Westindien	1 052	805 000	896	733 000	156	72 000
Südamerika	380	294 000	64	76 000	316	218 000
Zusammen	30 894	15 865 000	19 244	11 568 000	11 650	4 297 000

Von den sämtlichen ausklarierten Tonnagen entfallen im ganzen 69 % auf europäische Häfen, 24 % auf Amerika, 4,6 % auf Asien, 1,3 % auf Afrika und 0,8 % auf Australien. Der Anteil der langen Fahrten an der gesamten Schiffahrt ist jedoch größer als die 31 %, welche auf die Ausklarierungen aus fremden Weltteilen fallen, indem die nach europäischen, namentlich britischen Häfen ausklarierten Fahrzeuge zum nicht geringen Teil auf überseeische Fahrt gehen und es außerdem nicht nur auf die ausklarierte Tonnage ankommt, sondern auch auf die von den

[1] Außerdem etwa 300 Dampfschiffe mit etwa 430 000 Tonnen, für welche genaue Angaben fehlen.

Digitized by

Fahrzeugen zurückgelegten Distanzen. Die Tabelle beweist deutlich das Übergewicht der Dampfschiffe auf beinahe allen Fahrwassern. Nur in Südafrika und Südamerika spielen — soweit norwegische Schiffe in Frage kommen — die Segelschiffe die Hauptrolle. Von den von Norwegen und von Großbritannien und Irland abgehenden Schiffen machen übrigens die Segelschiffe einen ganz respektablen Bruchteil aus, von den ersteren 41 und von den letzteren 33 % der gesamten Tonnage.

Es ist außerdem in Verbindung mit diesen Ausführungen zu bemerken, daß die Anzahl der norwegischen Dampfschiffslinien noch sehr gering ist und sich auf binnenländische Routen und darauf beschränkt, die Verbindung zwischen Norwegen und verschiedenen anderen europäischen Ländern zu unterhalten.

Bezüglich des Wertes der norwegischen Handelsflotte stellte das statistische Zentralbureau zu Ende 1897 auf Grund einer Reihe von Detailangaben eine Berechnung auf, zufolge welcher der durchschnittliche Wert pro Tonne (netto) betragen sollte:

für Dampfschiffe von Eisen oder Stahl: 255,80 Kr.; aus Holz: 194,— Kr.
für Segelschiffe : : : : 110,— Kr.; : : 56,40 Kr.

Werden dieselben Durchschnittswerte zu Ende 1901 angewendet, so entsteht folgender Betrag für 31. Dezember 1897 und 1901:

31. Dezember	Gesamter Wert für Dampfschiffe		
	von Eisen oder Stahl	von Holz	Zusammen
	Kr.	Kr.	Kr.
1897	92 057 000	4 530 200	96 587 200
1901	129 572 900	4 772 800	134 345 700

31. Dezember	Gesamter Wert für Segelschiffe			Gesamter Wert der norwegischen Handelsflotte
	von Eisen oder Stahl	von Holz	Zusammen	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1897	12 800 400	59 321 500	72 121 900	168 709 100
1901	19 456 700	42 811 400	62 268 100	196 613 800

Die wichtigsten Schiffsreederstädte sind jetzt:

	Dampfschiffstonnage (netto)	Segelschiffstonnage	Gesamte berechnete Tonnage
1. Bergen	175 800	6 900	639 600
2. Christiania	91 400	95 700	424 800
3. Tönsberg	61 200	17 000	237 300
4. Stavanger	33 900	45 800	168 000
5. Haugesund	29 500	21 100	127 400
6. Arendal	8 800	73 100	104 900

Digitized by Google

1876 war dagegen die Reihenfolge:

	Dampfschiffs-tonnage (netto)	Segelschiffstonnage	Gesamte berechnete Tonnage
1. Arendal	600	139 300	141 100
2. Bergen	22 100	59 400	125 700
3. Stavanger	2 000	107 000	113 000
4. Drammen	1 700	102 100	107 200
5. Christiania	4 500	85 900	99 400

In unserer allgemeinen Schiffahrtsstatistik sind die Binnensee- und Flußdampfschiffe nicht mitberechnet, wovon insgesamt ungefähr 120 vorhanden sind, die meisten ganz klein mit einer gesamten Mannschaft von 450 Mann sowie einem Restaurationspersonal von circa 75 Personen.

Staatsunterstützung der norwegischen Schiffahrt kommt nicht vor, abgesehen von einigen Subsidien an einzelne Dampfschiffslinien nach dem Auslande und an einen Teil der binnenländischen Lokalfahrt.

II. Allgemeine Mitteilungen über die Seeleute.

Infolge des starken Wachstums der Handelsflotte im Zeitraum von 1850—1879 stieg auch die Anzahl der norwegischen Seeleute sehr rasch in dieser Zeit; später ist die gesamte Besatzung etwas zurückgegangen, indem sich die Anzahl der Fahrzeuge verminderte, trotzdem die Transportfähigkeit der Handelsflotte sich auch seit 1879 bedeutend erhöhte. (Siehe Tabelle Seite 78.)

Die Anzahl der Dampfschiffsmaschinisten weist übrigens zwischen 1875 und 1900 eine starke Steigerung auf — eine Folge des raschen Wachstums der Dampferflotte in späterer Zeit.

Die Volkszählungen von 1846 bis 1890 enthalten folgende Zahlen von in Norwegen beheimateten Seeleuten:

31. Dezember	Schiffer[1] (Schiffsführer und Jachtführer)	Steuerleute	Dampfschiffsmaschinisten	Matrosen, Feuerleute usw.	Zusammen
1845	2366	10 714 (Steuerleute und Matrosen)			13 080
1855	3548	14 034	"	"	17 582
1865	4987	25 087	"	"	30 074
1875	6603	5 417	424	32 405	44 849
1890	6007[2]	5 074	1233	27 663	39 977

[1] Daß die Gesamtzahl der Schiffer etwas geringer ist, als die Gesamtzahl der Fahrzeuge (vgl. die Tabellen S. 76 und 78), erklärt der Bericht des statistischen

Digitized by Google

Die gesamte Bemannung der norwegischen Handelsflotte, die Führer mitgerechnet, betrug, wenn alle Schiffe auf der Fahrt begriffen sind, zufolge der Schiffahrtsstatistik zu Ende:

1844: 18 579	1875: 60 281
1849: 19 798	1878: 62 638
1855: 28 560	1890: 58 205
1865: 41 120	1901: 47 697

Daß diese Zahlen bedeutend höher sind als die Angabe der in Norwegen beheimateten Seeleute bei der Volkszählung der betreffenden Jahre, hat seinen Grund teils darin, daß ein Teil kleiner Fahrzeuge von Personen bemannt ist, welche nicht zum Seemannsstande gerechnet werden (vgl. Fußnote S. 85), teils darin, daß man bei der Volkszählung kaum die Angabe sämtlicher abwesenden Seeleute erhält, und endlich umfaßt die Schiffsbesatzung auch einen Teil Personen, welche nicht in Norwegen beheimatet sind. Bei den beiden letzten Volkszählungen wurden nämlich an Bord norwegischer Schiffe außerhalb der Reichsgrenzen gezählt:

	1. Januar 1891		3. Dezember 1900	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
In Norwegen wohnhafte Leute	14 706	239	13 754	175
Außerhalb Norwegens wohnhafte Leute	2 612	16	3 685	33

Hierin sind übrigens auch Passagiere mit einbegriffen; die meisten gehören jedoch zur Schiffsbesatzung.

Die Zahl der innerhalb der norwegischen Grenzen anwesenden Seeleute betrug nach den Volszählungen 1875—1900:

	Schiffsführer und Jachtführer	Steuerleute	Dampfschiffsmaschinisten	Matrosen, Feuerleute usw.	Zusammen
31. Dezember 1875	5249	3505	398	24 396	33 548
1. Januar 1891	4468	2657	818	17 576	25 519
3. Dezember 1900	3992	2132	1246	14 749	22 119

Wenn man diese Zahlen mit den oben mitgeteilten für die in Norwegen beheimateten Seeleute und mit denen für die Schiffsbesatzungen auf norwegischen Schiffen vergleicht, so findet man, daß die Anzahl der von

---

Bureaus für die Volkszählung von 1865 dahin, daß sich in den westlichen und nördlichen Distrikten eine Menge auf inländische Fahrt gehende kleine Schiffe vorfinden, welche von Personen besessen und geführt werden, deren Beruf nicht Seefahrt, sondern z. B. Fischerei, Landwirtschaft usw. ist.

[2] Davon 4571 Schiffsführer und 1436 Jachtführer (Führer von ziemlich kleinen Segelfahrzeugen).

Digitized by Google

Norwegen abwesenden Seeleute während der Jahre 1876—1890 nicht wenig gestiegen war, was eine bemerkenswerte Folge der bedeutenden Ausdehnung unserer Schiffahrt in fernen Fahrwassern ist.

Was besonders die Anzahl der Seeleute auf Dampfschiffen und Segelschiffen und auf Fahrzeugen von verschiedener Größe betrifft, so folgen dafür nachstehende Angaben für 1875, 1890 und 1901:

Jahr (Ende)	Gesamte Besatzung auf Dampfschiffen					
	Unter 50 Tonnen[1]	50—200 Tonnen[2]	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	über 1000 Tonnen	Zusammen
1875	169	932		1877		2 978
1890	1029	1394	3474	1210	1103	8 210
1901	1838	1952	3809	4193	3443	15 235

Jahr (Ende)	Gesamte Besatzung auf Segelschiffen					
	Unter 50 Tonnen[1]	50—200 Tonnen[2]	200—500 Tonnen	500—1000 Tonnen	über 1000 Tonnen	Zusammen
1875	10 884	12 384		34 035		57 303
1890	10 588	7 815	16 077	11 408	4107	49 995
1901	10 873	5 246	6 089	6 734	3520	32 462

Die Gesamtzahl der Dampfschiffsbesatzungen ist also seit 1875 von 2978 auf 15 235 gestiegen, während die der Segelschiffsbesatzung von 57 303 auf 32 462 herabgegangen ist. Wenn die Aufstellung über die Bemannung mit den oben gegebenen Angaben über die Größe der Handelsflotte verglichen wird, so erhält man folgende Durchschnittszahlen für die Größe der Besatzungen für Fahrzeug und für 1000 Tonnen:

Jahr (Ende)	Dampfschiffe, Zahl der Seeleute		Segelschiffe, Zahl der Seeleute		Überhaupt Anzahl Leute	
	für Fahrzeug	für 1000 Tonnen	für Fahrzeug	für 1000 Tonnen	für Fahrzeug	für 1000 Tonnen
1849	?	?	5	69	5	69
1875	13	65	8	42	8	43
1890	12	40	7	33	8	34
1901	12	29	6	35	7	33

[1] 1875: Unter 20 Commerce-Lasten. [2] 1875: 20—100 Commerce-Lasten.

Digitized by Google

Es erweist sich also, im ganzen genommen, ein sehr starker Niedergang der Anzahl der Leute pro 1000 Tonnen, während sich die Anzahl der Leute in späterer Zeit pro Fahrzeug ziemlich unverändert gehalten hat trotz der steigenden Durchschnittstragefähigkeit der Schiffe (vergl. S. 80).

Die Ursache dieser Verhältnisse ist zu einem sehr wesentlichen Teil in der höchst verschiedenen Verteilung auf größere und kleinere Fahrzeuge der Flotte zu den verschiedenen Zeiten zu suchen (vergl. vorher S. 81) in Verbindung mit dem Umstande, daß zu einem Fahrzeug von z. B. 1000 Tonnen nur ungefähr die doppelte Anzahl Leute notwendig ist als die Anzahl, welche ein Fahrzeug von 100 Tonnen benötigt. Wenn man die verschiedenen Größenkategorien besonders betrachtet, so ergibt sich folgendes: Es betrug die durchschnittliche Besatzungsstärke für Segelschiffe von 50 bis 100 Tonnen sowohl 1850 als 1901: fünf bis sechs Mann (für 1850: Schiffe mit 20 bis 50 Kommerzlasten), für 100 bis 200 Tonnen Segler zu beiden Zeitpunkten: acht Mann, für 50 bis 200 Tonnen Dampfer 1875: neun, 1890: zehn und 1901: neun bis zehn Mann. Segelschiffe von 500 bis 1000 Tonnen hatten 1890 durchschnittlich fünfzehn, 1901 vierzehn Mann und Segelschiffe von 1000 bis 1500 Tonnen neunzehn, bezw. achtzehn Mann. Dampfschiffe von jeder dieser beiden Größengruppen hatten 1890 sechszehn und dreiundzwanzig Mann Besatzung, 1901 siebzehn und einundzwanzig Mann.

In Verbindung mit den hier mitgeteilten Angaben bezüglich Größe der Bemannung jetzt und zu früherer Zeit, dürfte es von Interesse sein, einige Bemerkungen über die Mannschaft unserer Handelsflotte von der Mehrheit der Mitglieder einer öffentlichen Kommission zu erhalten, welche 1894 aus Anlaß der Frage bezüglich der Einführung obligatorischer Ladelinien u. s. w. eingesetzt wurde:

„In älteren Zeiten hatten unsere Schiffe eine viel größere Mannschaftszahl als jetzt. Das kam teils von den Typen und der Ausrüstung der Fahrzeuge, teils von der Fahrt, wozu sie verwendet wurden und welche viel Arbeit an Land erforderte. Es war nichts Ungewöhnliches, Fahrzeuge herunter bis zu 120 Lasten als Fregattschiff getakelt zu sehen, ein Schiffstypus, der eine verhältnismäßig große Anzahl Leute erforderte. Rahen, Rundhölzer, Spillen, Pumpen, Ankerzeug usw. stellten große Forderungen an die manuelle Arbeit. Heutzutage sind Vollraher selten, selbst unter den größten Schiffen, die Briggen zumal sind so gut wie verschwunden, während die leicht hantierlichen Bark- und Schonertypen sich unter den Segelschiffen mehr und mehr geltend machen, und die

Digitized by Google

Arbeit der Mannschaft gleichzeitig durch verbesserte Segelanordnung, Spillen, Pumpen, Ketten und Blöcke erleichtert oder ersetzt wird. Hierzu kommt, daß die Leutezahl, wie sattsam bekannt, nicht proportional mit der Tonnage erhöht zu werden braucht. Bezüglich der Dampfschiffe hat man besonders Rücksicht auf Deck- und Maschinenmannschaft zu nehmen".

Als Beilage zum Berichte derselben Kommission sind interessante Tabellen bezüglich der Bemannungsverhältnisse norwegischer Schiffe nach mitgeteilten Angaben von Reedereien und Einschreibebüreaus hinzugefügt. Daraus geht hervor, daß Segelschiffe von 200 bis 250 Tonnen eine Bemannung von wenigstens sechs und höchstens neun Mann haben, von 250 bis 300 Tonnen zwischen sieben und zehn Mann und darüber im ganzen gleichmäßig steigend. Auf Segelschiffen zwischen 1500 und 1700 Tonnen (die größten Segelfahrzeuge, welche die Angaben einbegreifen) variiert die Besatzung zwischen 16 und 24 Mann. An Vollmatrosen hatten 200 bis 250 Tonnen Segelschiffe mindestens zwei und höchstens sechs, 1500 bis 1700 Tonnen Segelschiffe zehn bis dreizehn.

Für Frachtdampfer finden sich darin mehr detaillierte Angaben über die Zusammensetzung der Mannschaft, gesondert für Deckmannschaft und Maschinenbesatzung. Mit einer Brutto-Tragfähigkeit von 350 bis 500 Tonnen haben sie durchschnittlich 1,68 Steuerleute, 0,36 Zimmerleute, 1,92 Vollmatrosen, 1,72 Leichtmatrosen, zusammen — den Führer mitgerechnet — 6,68 Mann Deckmannschaft (mindestens sechs, höchstens zehn). Mit 2000 bis 2500 Tonnen Bruttotragfähigkeit haben sie durchschnittlich 2,53 Steuerleute, 0,93 Zimmerleute, 3,68 vollbefahrene Matrosen, 2,4 Leichtmatrosen und 1,2 Jungmänner, zusammen inklusive Führer 11,74 Mann auf Deck (Minimum zehn, Maximum vierzehn Mann). An Maschinenpersonal haben Frachtdampfer mit 40 bis 70 nominelle Pferdekräfte durchschnittlich zwei Maschinisten und 2,41 Feuerleute, mit 200 bis 250 Pferdekräfte 3 Maschinisten, 5,37 Feuerleute und 1 Bunkermann. — Passagierdampfer von 350 bis 500 Tonnen haben sieben bis neun Mann auf Deck, zwei Maschinisten und zwei bis vier Feuermänner, von 700 bis 1000 Tonnen acht bis zwölf Mann auf Deck, zwei Maschinisten und vier bis sieben Feuermänner.

„Die so erhaltenen Angaben zeigen," so spricht sich die Minderheit der Kommission (welche die obligatorischen Ladelinie empfiehlt, während die Mehrzahl der Kommission dagegen ist) unter anderem aus, „daß wohl unter besonderen Verhältnissen und einzelnen Fahrten Schiffe vor-

Digitized by Google

handen sind, deren Besatzung als mehr oder minder mangelhaft angesehen werden muß, daß aber doch die meisten unserer Schiffe und namentlich unsere Segelschiffe in einer Weise bemannt sind, welche in ihrer Allgemeinheit als zufriedenstellend anzusehen ist."

Die in Norwegen beheimateten Schiffsführer, Jachtführer, Steuerleute, Dampfschiffsmaschinisten, sowie untergeordnete Seeleute (Matrosen, Heizer u. s. w.) verteilten sich nach der Volkszählung vom 1. Januar 1891 auf folgende Weise nach Alter und Familienstellung:

Alter	Schiffsführer und Jachtführer			Steuerleute und Maschinisten			Matrosen, Feuermänner usw.		
	ledige	verheiratete	Witwer usw.	ledige	verheiratete	Witwer usw.	ledige	verheiratete	Witwer usw.
15—20 Jahre	13	—	—	94	—	—	6 521	13	—
20—25 = ...	89	15	—	1048	105	2	5 929	469	6
25—30 = ...	228	231	3	847	555	10	2 369	1471	23
30—35 = ...	248	659	17	424	857	25	816	1749	41
35—40 = ...	164	983	40	151	780	33	388	1662	66
40—45 = ...	103	958	49	56	493	23	173	1226	73
45—50 = ...	49	737	29	22	294	24	101	907	63
50—55 = ...	33	517	43	9	145	19	58	622	52
55—65 = ...	22	438	55	5	142	16	59	669	93
65—75 = ...	6	112	32	2	16	1	8	101	24
75—85 = ...	2	11	9	—	1	—	1	8	4
85 Jahr und älter . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—
unangegebenes Alter . .	2	18	—	16	12	1	104	49	2
Zusammen	959	4680	277[1]	2674	3400	154[2]	16 527	8946	447[3]

Hierzu kommen: 86 Schiffsführer, 5 Jachtführer, 64 Steuerleute, 15 Maschinisten und 214 Matrosen mit nicht angegebener ehelicher Stellung. Außerdem sind auch einige Schiffsjungen unter 15 Jahr; innerhalb der norwegischen Grenzen wurden am 1. Januar 1891: 64 Schiffsjungen sowie 13 Schiffsköche und Küchenjungen unter 15 Jahren gezählt.

Die Gesamtzahl der an die Seefahrt gebundenen Personen, inklusive Familienmitglieder und Diener, betrug sowohl 1876 als 1891 ungefähr 118 700 — 6,5 beziehungsweise 5,9 % der Gesamtbevölkerung von Norwegen. Hierin sind auch die Schiffsreeder (1891: 537 Männer und 218 Frauen) und andere mit Familien eingerechnet. Die Gesamtzahl

[1] Davon 3 Geschiedene. [2] Davon 3 Geschiedene. [3] Davon 11 Geschiedene.

Digitized by Google

der an die Seefahrt gebundenen Personen ist also im Zeitraum 1876 bis 1890 nicht zurückgegangen, trotzdem die Zahl der bei der Seefahrt beschäftigten erwerbenden Personen um ungefähr 4700 abgenommen hat. Das kommt daher, daß unter den Seefahrern 1876 verhältnismäßig mehr unverheiratete Leute waren, also weniger Familienversorger als 1891. Die Anzahl der unverheirateten Matrosen u. s. w. machte 1876: 22 002 aus, die der verheirateten 9758, während 1891: 16 527 unverheiratete und 8946 verheiratete vorhanden waren. Von 15 bis 20 Jahre alten Matrosen waren 1876: 8430, von 20 bis 25 Jahre alten: 8809.

III. Einkommenverhältnisse der norwegischen Seefahrtsbevölkerung.

Die norwegische Handelsflotte ist, im Gegensatz zu der der meisten anderen bei den wichtigsten seefahrenden Nationen, zum größten Teil auf kleine Reedereien verteilt, und wir haben überhaupt keine großen Dampfschiffsgesellschaften, welche sich z. B. mit der Hamburg-Amerika-Linie messen könnten. Dagegen finden sich verschiedene, sowohl Dampf- wie Segelschiffsreedereien vor, welche 5000 bis 10 000 Tonnen (netto) besitzen oder darüber disponieren. Die größte in einer Hand vereinigte Tonnage beträgt zufolge eines Reedereiverzeichnisses in dem Norwegischen Veritas-Register für 1903: 38 100 Tonnen netto, verteilt auf 22 größere Dampfer und ein größeres Segelschiff, einer Reederei in Tönsberg gehörend.

Bezüglich des Verdienstes der Reedereien hat man nur sehr spärliche Mitteilungen, was die Nettoeinnahme anbelangt; dagegen ist für eine längere Reihe von Jahren eine Statistik über die Bruttofrachten vorhanden, welche einen wertvollen Beitrag zur Beurteilung der Konjunkturschwankungen von Jahr zu Jahr liefern. Ebenso hat man seit 1875 für jedes fünfte Jahr offizielle Angaben über die gewöhnlichen Monatsheuern für Vollmatrosen, in der letzten Zeit auch für eine Reihe anderer Kategorien des Seevolkes.

Da es interessant ist, diese beiden Verhältnisse zu vergleichen und gleichzeitig die Entwicklung beider im Laufe der letzten 30 Jahre zu sehen, so folgt umstehende Tabelle über die Bruttofracht, aufgenommen auf norwegischen, auf der Fahrt außer dem Lande befindlichen Schiffen[1],

[1] Auf der Fahrt zwischen Norwegen und dem Auslande und zwischen ausländischen Häfen unter sich. Über die Bruttofrachten bei der binnenländischen Küstenfahrt hat man für die meisten Jahre keine Angaben. Diese Frachten spielen eine verhältnismäßig kleine Rolle, mit der Fahrt außerhalb des Reichs verglichen.

Digitized by Google

insgesamt und pro berechnete Tonne[1], für jedes Jahr, sowie über die Monatsheuern für jedes fünfte Jahr:

Jahr	Gesamte Bruttoeinnahme in Millionen Kronen	Pro berechnete Tonne[2] Kronen	Monatsheuer für Vollmatrosen Kronen	Jahr	Gesamte Bruttoeinnahme in Millionen Kronen	Pro berechnete Tonne[2] Kronen	Monatsheuer für Vollmatrosen Kronen[3]
1871	75,6	71	40[3]	1886	76,9	43	
1872	87,8	78		1887	77,7	44	
1873	104,2	84		1888	93,0	52	
1874	105,6	78		1889	120,8	64	
1875	90,5	63	51	1890	112,8	56	49,30
1876	103,3	69		1891	103,2	48	
1877	98,4	63		1892	98,6	44	
1878	95,3	59		1893	92,2	40	
1879	88,8	55		1894	93,0	40	
1880	97,8	60	37	1895	93,0	39	44,—
1881	90,4	55		1896	102,5	42	
1882	104,8	63		1897	109,1	43	
1883	101,4	59		1898	114,9	44	
1884	93,4	53		1899	129,2	47	
1885	82,8	46	41	1900	143,9[4]	51	50,60

Für Dampfer und Segelschiffe besonders haben sich diese Verhältnisse für den Zeitraum von 1886 bis 1900 folgendermaßen gestellt:

Jahr	Dampfschiffe			Segelschiffe		
	Bruttofracht		Monatsheuer für Vollmatrosen	Bruttofracht		Monatsheuer für Vollmatrosen
	Zusammen Mill. Kronen	Kronen für berechnete Tonne	Kronen	Zusammen Mill. Kronen	Kronen für Tonne	Kronen
1886	15,7	46		61,2	43	
1887	15,9	45		61,8	44	
1888	20,4	52		72,6	52	
1889	27,0	59		93,8	66	
1890	31,7	57	50	81,1	55	49
1891	35,0	53		68,2	45	
1892	34,1	46		64,5	43	
1893	37,8	47		54,4	37	
1894	36,8	41		56,2	40	
1895	43,7	42	45	49,3	38	43
1896	50,0	41		52,6	42	
1897	59,0	45		50,1	42	
1898	64,9	44		50,0	44	
1899	77,6	47		51,6	47	
1900	91,9	52	51	52,0	51	50

[1] Vergl. Fußnote S. 77.

[2] Vom Durchschnitt der berechneten Tonnage der Handelsflotte bei Beginn und Schluß des Jahres.

[3] A. N. Kiær, Beiträge zur Beleuchtung der ökonomischen Verhältnisse der Schiffahrt, S. 98 (Christiania 1877), in norw. Sprache.

[4] 1901: 124,4 (davon Dampfschiffe 80,6, Segelschiffe 43,8); vgl. Fußnote S. 82.

Digitized by Google

Die Tabelle erweist einen deutlichen Zusammenhang zwischen dem Verdienst der Reedereien und der Größe der Arbeitslöhne. Zuerst ist ersichtlich, daß die für die Schiffahrt ungewöhnlich günstigen Jahre 1872—74 auch eine bedeutende Steigerung der Heuern zur Folge hatten, welche 1875: 51 Kronen im Monat ausmachten, ein Höhepunkt, der später nicht überschritten worden ist. Hierbei mag übrigens auch erwähnt sein, daß im allgemeinen die Arbeitslöhne in dieser Zeit sehr hoch waren, sowohl gegenüber den vorhergehenden als den nachfolgenden Jahren. Der durchschnittliche allgemeine Tagelohn für männliche Arbeiter mit eigener Kost war folgender:

Jahr	In den Landdistrikten Kronen	In den Städten Kronen
1850	1,02	1,04
1860	1,21	1,46
1870	1,35	1,57
1875	1,87	2,31
1880	1,59	2,22
1885	1,68	1,92
1890	1,73	2,11
1895	1,84	2,26
1900	2,10	2,58

Endlich mag man auch beim Vergleich der Arbeitslöhne von 1875 und der späteren Zeit in Betracht ziehen, daß damals auch die Preise für die wichtigsten Waren sehr hoch standen, während sie im letzten Viertel des neunzehnten Jahrhunderts im ganzen genommen bedeutend zurückgegangen sind.

Weiter sieht man in Verbindung mit den herabgehenden Konjunkturen und den überhaupt für die Schiffahrt gedrückten Verhältnissen auch einen starken Zurückgang bei den Monatsheuern von 1875 bis 1880, während die besseren Zeiten von 1882—84 einen Einfluß auf die Höhe der Heuern im Jahre 1885 ausgeübt zu haben scheinen. Das Schwanken in den Heuern von 1885 bis 1900 ist ziemlich gleichmäßig mit dem Schwanken der Bruttofrachten für berechnete Tonne.

Wenn man von der Entwicklung der Bruttofrachten auf die Entwicklung des Verdienstes der Reedereien schließen will, so muß man jedenfalls Rücksicht auf verschiedene Umstände nehmen, welche bewirken, daß das Verhältnis zwischen Bruttofrachten und Nettoverdienst sich jetzt vielleicht anders stellt als in den 1870er Jahren. Namentlich muß man in dieser Hinsicht darauf Rücksicht nehmen, daß die Dampfschiffe in ihren Ausgaben für Kohlen einen Abzug erleiden, den die Segelschiffe nicht

Digitized by Google

haben; für die Fahrzeuge, welche in Monatsfracht beschäftigt waren, sind es jedoch die Befrachter, welche sowohl die Ausgaben für Kohlen als für Hafenabgaben bestreiten. Die auf solche Dampfschiffe fallende Bruttofracht betrug im Jahre 1900 mehr als $^1/_3$ der gesamten Dampfschiffsbruttofracht.

Die Angaben der norwegischen Statistik über die gewöhnliche Monatsheuer für Vollmatrosen stehen in schönster Übereinstimmung mit den in E. Fitger: „Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt", Seite 119 (Schriften des Vereins für Sozialpolitik Bd. CIII 1) mitgeteilten entsprechenden Angaben für deutsche Vollmatrosen. Berechnet in deutschen Reichsmark betrug nämlich die Monatsheuer für Vollmatrosen:

Jahr	Auf deutschen Schiffen Mk.	Auf norwegischen Schiffen Mk.
1875 (deutsche Schiffe: 1874/75)	57,93	57,38
1880 („ „ 1881)	43,13	41,63
1885	46,63	46,13
1890	56,49	55,45
1895	51,47	49,50
1900 („ „ 1899)	57,70	56,93

Was die Monatsheuern für andere Kategorien von Arbeitern zur See betrifft, so folgen hier nachstehende Angaben für 1900, in welchen die Gehalte für die Steuerleute und Maschinisten mit aufgenommen sind:

Gewöhnliche Monatsheuer im Jahre 1900 für Seeleute:

	Auf Dampfschiffen Kronen	Auf Segelschiffen Kronen
Erste Steuerleute	106	80
Zweite Steuerleute	76	64
Erste Maschinisten	169	—
Zweite Maschinisten	106	—
Feuerleute	54	—
Zimmerleute	69	70
Bootsleute	61	59
Leichtmatrosen	39	39
Stewards	81	62
Jungen	32	30

Für die meisten dieser Kategorien von Seeleuten sind hierzugehörige offizielle Durchschnittsangaben für 1890 und 1895 vorhanden; die Monatsheuer betrug in diesen Jahren mit 1900 verglichen:

Digitized by Google

Jahr	Für Erste Steuerleute		Für Erste Maschinisten	Für Zimmerleute	
	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe
	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen	Kronen
1890	91	69	135	62	63
1895	90	69	142	62	64
1900	106	80	169	69	70

Die Heuern standen also für diese Kategorien wesentlich auf gleicher Höhe in den Jahren 1895 und 1890 und weisen eine bedeutende Steigerung von 1895 zu 1900 auf. Für Matrosen fand, wie oben bemerkt, ein Niedergang von 1890 zu 1895 und ein entsprechender Aufschwung von 1895 zu 1900 statt.

1876 betrug die norwegische Monatsheuer im allgemeinen ungefähr[1]:

Für alleinigen oder ersten Steuermann	Kr.	64,—
„ zweiten Steuermann	„	48,—
„ Zimmermann	„	56,—
„ Bootsmann	„	52,—
„ Vollmatrosen	„	48,—
„ Leichtmatrosen, Jungmänner	„	32,—
„ Schiffskoch (bisweilen so niedrigen Lohn wie 16—20 Kr.)	„	48,—
„ ersten Maschinisten auf Dampfer	„	160,—
„ zweiten Maschinisten auf Dampfer	„	100,—
„ Feuerleute	„	50,—

Fragt man nun nach dem Jahreseinkommen der Seeleute, so hängt dies ja auch außer der Heuer von der Zeit des Jahres ab, während welcher sie Beschäftigung finden. Mitte der 1870er Jahre betrug die durchschnittliche Fahrzeit[2] für unsere Holzlastfahrzeuge ungefähr $7^1/_2$ Monate oder 225 Tage im Jahre, während die andern norwegischen Segelschiffe, besonders die in transatlantischer Fahrt beschäftigten, auch damals oft jedesmal mehrere Jahre in Tätigkeit waren. Da aber auch hier eine gewisse Zeit für Reparaturen und andere Unterbrechungen in Abzug gebracht werden muß, so wird die durchschnittliche Fahrzeit kaum 11 Monat oder 330 Tage überschreiten. Da die Tonnage der Holzlastfahrzeuge ungefähr $^2/_3$ der Tonnage der gesamten Segelschiffsflotte

[1] Nach A. N. Kiær, Beiträge zur Beleuchtung der ökonomischen Verhältnisse der Schiffahrt (gedruckt 1877), S. 98.

[2] Nach A. N. Kiær l. c. S. 80.

Digitized by Google

ausmachte, so wurde die durchschnittliche Anzahl jährlicher Fahrtage für norwegische Segelschiffe auf 260 angenommen. Für Dampfer, welche auch nach größerem oder kleinerem Zwischenraum Ruhezeit gebrauchen — unter anderem zu Maschinenreparaturen — wurde die durchschnittliche jährliche Fahrzeit auf 330 Tage angenommen.

Zur Zeit sind die meisten jedenfalls von den größten norwegischen Schiffen stets auf der Fahrt, vielleicht doch mit kleineren Unterbrechungen und es kann die gewöhnliche Fahrzeit sowohl für Dampfschiffe, wie für den Teil der Segelflotte, welcher nicht ausschließlich auf europäischer Fahrt beschäftigt ist, auf rund 11 Monat angenommen werden. Die bloß nach europäischen Ländern fahrenden Segelschiffe liegen dagegen gewöhnlich etwa 4 Monate im Winter still und die Mannschaft wird von solchen Schiffen nach jeder Reise abgemustert, sodaß auf ihnen mehrere Male im Laufe des Jahres ein vollständiger Wechsel eintreten kann. Auf den weiten Fahrten und überhaupt auf den Dampfschiffen fahren dagegen oft dieselben Matrosen Jahre hindurch mit demselben Fahrzeug. Wenn dann ein solches auf langer Fahrt beschäftigt gewesenes Schiff nach längerer Abwesenheit nach Hause kommt und seine Leute abmustert, so können diese oft mehrere Monate gehen, ehe sie neue Anstellung erhalten. Auch in ausländischen Häfen kann solche Abmusterung stattfinden, wenn aus dem einen oder anderen Grunde die Fahrt längere Zeit hindurch unterbrochen wird.

Außerdem spielt leider die Desertion der Seeleute von norwegischen Schiffen eine nicht unbedeutende Rolle. In den Jahren 1886—90 desertierten nach den Angaben der Konsulate durchschnittlich 2256 Seeleute, im Jahre 1900: 1411, während die Chefs für die Stammrolleneintragungen die Anzahl der desertierten norwegischen Seeleute beziehungsweise auf 783 und 560 und von den nach den Desertionen zurückgekommenen auf 637 für 1886—90 (durchschnittlich) und 489 im Jahre 1900 angeben.

Wenn dies alles in Betracht gezogen wird, so kann die jährliche durchschnittliche Fahrzeit kaum höher als auf 10 Monate im Jahre angenommen werden, wie auch den Verfassern von einem den Verhältnissen nahestehenden Mann (Direktor eines Seemannsheimes) mitgeteilt worden ist.

Danach kann man berechnen, daß für Vollmatrosen auf norwegischen Schiffen z. Zt. ungefähr $50 \times 10 = 500$ Kronen bar und wenn man für freie Kost an Bord 200 Kronen rechnet, ein durchschnittlicher Jahresverdienst von 700 Kronen anzunehmen ist.

Digitized by Google

Dieses Resultat steht in guter Übereinstimmung mit den Einkommenverhältnissen im Jahre 1894, über welche von einer parlamentarischen Kommission für die Invaliditäts- und Altersversicherung Angaben veröffentlicht worden sind. Diese Angaben umfassen bezüglich der seefahrenden Bevölkerung 343 private Arbeitsleiter (Schiffs- und Jachtführer), 345 private Beamte (Steuerleute und Maschinisten) und 1123 Arbeiter (Matrosen, Heizer usw.). Wenn nur der bare Arbeitsverdienst in Betracht gezogen wird, so verteilen sich diese in folgende Einkommengruppen, für die in den Städten und Landdistrikten beheimateten Seeleute gesondert:

Barer Hauptarbeitsverdienst	Schiffs- und Jachtführer		Steuerleute und Maschinisten		Matrosen, Feuerleute u. s. w.	
	in Städten	auf dem Lande	in Städten	auf dem Lande	in Städten	auf dem Lande
Kronen						
0	—	2	1	2	2	6
1— 99	—	—	—	—	7	14
100— 199	—	5	1	1	31	49
200— 299	1	5	1	3	36	83
300— 399	1	6	5	12	57	107
400— 499	1	11	12	12	77	156
500— 599	4	13	7	28	65	110
600— 799	14	24	49	51	148	109
800— 999	20	26	36	37	32	21
1000—1499	46	46	45	14	7	4
1500—1999	18	16	11	2	—	2
2000—2999	36	20	12	—	—	—
3000—4999	19	5	2	—	—	—
5000 u. darüber	2	2	—	—	—	—
unangegeben	—	—	—	1	—	—
zusammen	162	181	182	163	462	661

Von den Matrosen, Heizern und anderen in untergeordneten Stellungen an Bord Befindlichen hatten also überhaupt 323 oder 29% eine bare Jahreseinnahme von 600 Kronen oder darüber (in den Städten 40%, auf dem Lande 21%), während 408 (36%) von 400—599 Kronen und 392 (35%) weniger als 400 Kronen hatten.

Durchschnittlich bekamen die genannten in den Städten beheimateten 462 Arbeiter bei der Seefahrt an barem Arbeitsverdienst etwa 520 Kronen und die 661 auf dem Lande rund 460 Kronen und wenn der Wert der

Digitized by Google

Koſt auf 200 Kronen feſtgeſetzt wird, hatten ſie alſo eine Jahreseinnahme von 720 bezw. 660 Kronen.

Die hiervon handelnden Angaben ſind auch für die Seeleute nach verſchiedenen Altersgruppen vorhanden. Nebenſtehende Tabelle (S. 99) zeigt für jede Altersgruppe die Anzahl der Perſonen, für welche Einkommensangaben vorhanden ſind, ſowie die prozentweiſe Verteilung nach der Größe von ihrem baren Jahresverdienſte (die Summe von ihren Heuern in der Zeit des Jahres, in der ſie beſchäftigt waren).

Während alſo von Seeleuten unter 20 Jahren ungefähr Dreiviertel einen geringeren baren Arbeitsverdienſt als 400 Kronen haben, iſt dieſes nur bei einem Drittel von den 20—24 Jahre alten der Fall und für die folgende Altersgruppe (25—29 Jahre) iſt die Anzahl der Seeleute mit ſo niedrigem Arbeitsverdienſt auf 25 % in den Landdiſtrikten und 15 % in den Städten zurückgegangen. In den 30er Jahren ſind es noch weniger, welche nicht mindeſtens 400 Kronen bare Einnahme im Jahre haben, in den 40er Jahren in den Landdiſtrikten 32 %, in den Städten nur 4 %. Für ältere Seeleute ſind die Angaben ziemlich ſpärlich, beſonders für die über 60 Jahre alten, es erſcheint jedoch, als ob man für die älteſte Gruppe einen nicht unbedeutenden Rückgang in den Jahreseinnahmen annehmen muß.

Auf gleiche Weiſe kann man auch aus den anderen Rubriken eine bedeutende Steigerung der Einnahmen bis zu den 30er Jahren entnehmen, in welchem Alter man in runder Zahl ſagen kann, daß die ungefähre Hälfte der Seeleute des Landes 600 Kronen oder darüber an barem Jahresverdienſte hat (in den Städten 60—65 %, in den Landdiſtrikten ca. 40 %). Ungefähr auf gleiche Höhe ſtellt ſich das Verhältnis in den 40er Lebensjahren, aber in den älteren Altersgruppen nimmt die prozentweiſe Anzahl an höheren Einnahmen wieder ab. Es muß hierbei jedoch hervorgehoben werden, daß die *geſamte Anzahl* der Seeleute nach dem 50. Jahr ſtark abnimmt (vergl. Tabelle S. 99) und daß nicht wenige in andere Lebensſtellungen übertreten, als Fiſcher, Ackerbauer, Fabrikarbeiter, Lotſen uſw.

Digitized by Google

a) Für Seeleute (Arbeiter), in norwegischen Städten wohnhaft:

Altersgruppen	Anzahl Personen, für welche die Einnahmeangaben vorhanden sind	Davon mit einem baren Arbeitsverdienst von				
		weniger als 400 Kr.	400—600 Kr.	600—800 Kr.	800 Kr. und darüber	zusammen
		%	%	%	%	%
15—19 Jahr	87	77,0	15,0	8,0	—	100,0
20—24 „	109	31,2	37,6	26,6	4,6	100,0
25—29 „	60	15,0	46,7	30,0	8,3	100,0
30—34 „	51	9,8	25,5	52,9	11,8	100,0
35—39 „	26	11,5	30,8	34,6	23,1	100,0
40—49 „	69	4,4	31,9	53,6	10,1	100,0
50—59 „	36	13,9	30,5	36,1	19,5	100,0
60 Jahr u. älter	24	29,2	25,0	33,3	12,5	100,0
zusammen	462	28,8	30,7	32,0	8,5	100,0

b) Für Seeleute (Arbeiter), in den norwegischen Landdistrikten wohnend:

15—19 Jahr	165	74,6	22,4	3,0	—	100,0
20—24 „	144	34,7	51,4	10,4	3,5	100,0
25—29 „	105	24,8	49,5	20,9	4,8	100,0
30—34 „	72	19,5	36,1	34,7	9,7	100,0
35—39 „	46	19,6	47,8	23,9	8,7	100,0
40—49 „	85	31,8	34,1	28,2	5,9	100,0
50—59 „	35	17,1	60,0	20,0	2,9	100,0
60 Jahr u. älter	9	44,4	55,6	—	—	100,0
zusammen	661	39,2	40,2	16,5	4,1	100,0

IV. Sozialgesetzgebung und Reformvorschläge auf dem Gebiete der Schiffahrt.

Im Gesetz vom 24. März 1860, betreffend die Seefahrt, findet man selbstverständlich verschiedene Bestimmungen, welche beabsichtigen, die Interessen der untergeordneten Seeleute wahrzunehmen. Im allgemeinen kann man auch sagen, daß die sozialen Bestrebungen darauf hinausgehen, soweit als tunlich die Stellung der Seebevölkerung auf dem Wege der Gesetzgebung zu befestigen und ihnen die notwendige Rücksichtnahme auf die Ansprüche, welche in verschiedener Hinsicht in den letzten Jahrzehnten an sie gestellt werden, zu sichern. Diese Arbeit ist parallel mit den sozialen Reformbestrebungen bezüglich der Industrie gegangen. Aber wie sich diese Politik immer noch im ersten Entwicklungsstadium befindet,

214705

so gilt dies auch hinsichtlich der Seefahrt. Schon das neue Seefahrtsgesetz vom 20. Juli 1893, welches das ältere ablöste, geht in mehreren Punkten in seiner Sorge für die untergeordneten Seeleute weiter. Aber von welcher großen Wichtigkeit auch eine humane Gesetzgebung für die persönliche Rechtsstellung der Seeleute ist, die Aufgabe des Staates geht doch weiter, indem er gleichzeitig eine Verbesserung für das Seemannskorps in ökonomischer, hygienischer und moralischer Hinsicht anstrebt.

Indem wir dazu übergehen, in Kürze die geltenden Rechtsbestimmungen durchzugehen, welche einen sozialpolitischen Charakter haben, wollen wir gleichzeitig die Reformvorschläge berühren, welche vorliegen, und im Auszug ein Referat über deren Inhalt geben. Die Entwicklung befindet sich zur Zeit in schnellem Strom und verschiedene Fragen, welche speziell Rücksicht auf den untergeordneten Seemannsstand nehmen, sind ihrer Lösung nahe.

Seetüchtigkeit. Allgemeine Bemerkungen.

Die Bestimmungen aus dem Seefahrtsgesetz von 1860, welche in ihrer Art hierher gehören, waren im wesentlichen folgende: Der Schiffer trägt die Verantwortung dafür, daß das Schiff bei seiner Abfahrt in seetüchtigem Zustande, ausreichend bemannt und mit Wasser und Proviant versehen ist. Außerdem liegt dem Schiffer ob, darauf zu sehen, daß die Mannschaft ausreichende und eßbare Kost erhielt, welche ein gutes Seeschiff für den Gebrauch auf der Reise mitzunehmen hat, und er ist in dieser Hinsicht verpflichtet, sich dem Reglement für die Kosthaltung zu unterwerfen, welches vom König auszufertigen ist. Ebenso soll er den Bedarf an Medizin nach den Bestimmungen mitnehmen, welche vom König bekannt gegeben werden.

Das hier Zitierte war alles, was sich früher in der Gesetzgebung an Bestimmungen mit Rücksicht auf die Gesundheits- und Sicherheitsanordnungen an Bord der für gewöhnliche Frachtfahrt bestimmten Schiffe vorfand. Wohl berühren diese Bestimmungen Verhältnisse von der allergrößten Wichtigkeit, aber wenn man in Betracht zieht, daß jede nähere Durchführung der allgemeinen Vorschriften fehlt, jede Anweisung zur Ausführung der Befolgung der Sicherheits- und Gesundheitsregeln in den konkreten Fällen, so konnte man den Zustand mit Recht als nicht zufriedenstellend bezeichnen.

Speziell ist zu bemerken, daß ein Kosthaltungs- oder Medizinreglement nicht ausgefertigt wurde, wie solches im Gesetz vorausgesetzt wurde.

Digitized by Goog

Das eben Gesagte soll jedoch nicht so verstanden werden, als ob die Verhältnisse innerhalb der norwegischen Handelsmarine in einem ganz besondern Grade unbefriedigend gewesen sind. Die Stellung des Seefahrtsbetriebes in der internationalen Konkurrenz hat jedenfalls bis zum gewissen Grade notwendig gemacht, daß die Besatzungen gewechselt wurden, um sie mit Leuten von anderen Nationen zu vereinen. Und im ganzen genommen kann man sagen, daß im allgemeinen kein besonderer Anlaß zu Klagen vorlag. Es trafen aber doch Zufälligkeiten ein, welche deutlich zeigten, daß die hygienischen Vorschriften nicht befolgt wurden. Ein solcher Zufall war im Jahre 1889 das Eintreten von Typhusfieber auf einem norwegischen Fangschiff. Dies brachte den Stein ins Rollen. Es wurden bezüglich der Stellung der Besatzung am Bord von Fisch- und Handelsfahrzeugen Nachfragen gehalten, über die Einrichtung der Kajüten, Licht- und Luftverhältnisse in den Volkslogis, wegen besonderer Krankenräume, wegen Besichtigung der Schiffe, wegen Untersuchung der Mannschaften durch Ärzte, wegen der Untersuchung des Proviants, des Wassers, der Arzneimittel usw. Es wurde von der Regierung ein Zirkular an Seeleute, Seemannsvereine u. a. gesandt. Im Jahre 1891 wurde eine Kommission eingesetzt, mit der Aufgabe, die Frage, betreffend Zustandebringen von reglementarischen Bestimmungen zur Ordnung der hygienischen Verhältnisse an Bord von Handelsschiffen, zu erwägen, nicht allein Bestimmungen über die Mannschaftsräume und Einrichtung von Krankenräumen auf Schiffen zu treffen, sondern auch Bestimmungen für Ausrüstung mit Proviant, tägliche Kosthaltung, Versorgung mit Rettungsgeräten, Heilighalten von Sonn- und Festtagen sowie übrigens alle Arten Sicherheits- und Gesundheitsveranstaltungen bezüglich der Ausrüstung des Schiffes und betreffend den Schiffsdienst an Bord. Teilweise sollte die Kommission auch die Frage der Einführung von Unfall- und Krankenversicherung sowie einer Pensionskasse für Seeleute behandeln.

1893 gab das Komitee seine Vorschläge für „Vorschriften von Gesundheitseinrichtungen und Kosthaltung an Bord von Schiffen", sowie Vorschläge zu einem Gesetz bezüglich „Gesundheits- und Sicherheitsveranstaltungen an Bord von Schiffen" ab. 1900 machte das Komitee einen Entwurf zu einem Gesetz über Versicherung der Seeleute.

Durch Königliche Verfügung vom 21. Juli 1894 wurde das Medizin- und Kosthaltungsreglement in Kraft gesetzt. Dagegen sind die übrigen Vorschläge noch nicht zur Durchführung gelangt.

Digitized by Google

1894 wurde vom Storthing eine Kommission eingesetzt, um zu beraten, wieweit und in welcher Ausdehnung staatliche Kontrolle über Seetüchtigkeit der Schiffe usw. notwendig sei. Diese Kommission, deren Mandat also einen größern Umfang hatte und welche sich namentlich mit der Frage der obligatorischen Ladelinien beschäftigte, hat in ihrem Vorschlage die vom obengenannten Komitee behandelten Fragen der Gesundheits- und Sicherheitseinrichtungen für die Mannschaft, Regelung des Schiffsdienstes usw. mit aufgenommen. Die Kommission hat sich bei Behandlung der Fragen bezüglich der Kontrolle der Seetüchtigkeit der Schiffe in zwei Parteien geteilt. Die Minderheit empfiehlt Einführung von Bestimmungen, betreffend die Tiefladelinie, die Mehrzahl rät von der Festsetzung einer solchen Ladelinie ab und schlägt die Einführung einer Aufsicht und Kontrolle der Seetüchtigkeit der Schiffe durch öffentliche Beamte vor. Die speziellen Bestimmungen bezüglich der Mannschaft befinden sich dagegen in wesentlicher Übereinstimmung bei beiden Parteien.

Die Regierung hat sich in ihrem Entwurf an den Storthing vom 16. April 1902 bezüglich Einführung eines Gesetzes über staatliche Kontrolle der Seetüchtigkeit der Schiffe usw. dem Vorschlage der Kommissionsminderheit angeschlossen, und in diesem Gesetzentwurf, welcher jetzt dem Storthing zur vorläufigen Behandlung vorliegt, ist — abgesehen von dem ruhenden Versicherungsvorschlag — alles enthalten, was zur Zeit an Reformen in dieser Richtung vorliegt. Wir lassen die Kapitelüberschriften des Entwurfes folgen: Kontrolle im allgemeinen, Aufsicht, Untersuchung anläßlich Seeunglück u. dergl., Besichtigung und Zurückhaltung von Schiffen, eingekaufte Schiffe vom Auslande, Maschineneinrichtung und Feuerung, Anordnung auf und unter Deck, Kajüten, Rettungsgeräte, Instrumente usw., Proviant, Wasser usw., Tagebücher, die Menge, Beschaffenheit, Verladung und Kontrolle der Last, Ladelinie, Decklast, Befrachtung mit Korn, Steinkohlen und gefährlichem Gut, Ballast, Bemannung, Arbeitszeit, Kontrolle der Passagierdampfer.

Die Seetüchtigkeit des Schiffes. Plimsoll-Bestimmungen.

Eine Reihe faktischer Angaben ist im folgenden nach dem in der Vorarbeit zu diesem Gesetzvorschlag enthaltenen Material wiedergegeben.

Nach dem geltenden Recht ist den Schiffern in die Hand gelegt, die Seetüchtigkeit des Schiffes zu beaufsichtigen, daß das Schiff nicht überlastet wird, daß die Last gehörig verstaut und die Decklast genügend

Digitized by Google

widerstandsfähig angebracht ist usw. Einen Schutz gibt das Gesetz der Mannschaft insofern, daß sie, wenn das Schiff nicht in seetüchtigem Zustand ist, Entlassung verlangen und die Mehrzahl der Mannschaft fordern kann, daß eine gesetzmäßige Besichtigung zur Beurteilung der Seetüchtigkeit des Schiffes stattfindet. Um einen Mißbrauch dieses Rechts der Mannschaft zu vermeiden, wenn also die Angaben der Mannschaft keine begründeten sind, ist jeder Seemann gehalten, für den verursachten Schaden einzustehen, doch nicht mit mehr als der Heuer für drei Monate, es sei denn daß wider besseres Wissen gehandelt worden ist.

Wie oben bemerkt, hat die Regierung jetzt die Kontrolle über die Seetüchtigkeit, weiter die Tiefladelinie, Verstauen der Decklast usw. vorgeschlagen. Auf diese Weise glaubte man, daß es möglich sei, den leidigen Verlust an Menschenleben und ökonomischen Werten einzuschränken, welchen unsere Handelsflotte jährlich erleidet. Diese Bestimmungen nehmen nicht ausschließlich Rücksicht auf den Seemann selbst; obwohl wir aber hier nicht näher auf den Entwurf eingehen können, wollen wir doch die wichtigsten Gründe, welche diese Frage in den Vordergrund gestellt haben, in Kürze angeben.

Es ist allgemein bekannt, daß die norwegische Handelsflotte ein Verlustprozent erleidet, welcher, mit dem anderer Länder verglichen, als besonders groß charakterisiert werden muß. Von den Widersachern der Bestimmungen über die Tiefladelinie wird hiergegen angeführt, daß die norwegischen Schiffe in großem Umfange in besonders der Gefahr ausgesetzten Fahrwassern beschäftigt sind. Es kann hierzu auch kaum bestritten werden, daß die Handelsflotte unseres Landes im Vergleich mit der anderer Länder in diesem Punkte eine ungünstige Stellung einnimmt. Von besonderer Wichtigkeit ist aber gewesen, daß alte Segelschiffe in großem Umfange vom Auslande angekauft wurden. Dieses hat zur Verschlechterung des Materials beigetragen und die Verlusttabelle weist — wie gesagt — ein ungünstiges Resultat auf. Das Verhältnis hat sich im Laufe der Jahre noch verschlechtert. Der jährliche Prozentsatz verlorener Segelschiffe betrug in den Jahren 1871—1880 3,4 %, ein relativ noch besonders günstiges Resultat. In den achtziger Jahren war der Prozentsatz bezüglich der Segelschiffe auf 4—5 % gestiegen und in den neunziger Jahren betrug er sogar 7 %. Was die Dampfschiffe angeht, so steht deren Sache nicht so schlecht, indem der Prozentsatz für diese in den neunziger Jahren gegen $2^{3}/_{4}$ % betrug, aber auch diese Zahl ergibt ein Verhältnis, welches ungünstiger als das anderer Nationen ist.

Digitized by Google

Die Anzahl der beim Schiffbruch umgekommenen Seeleute kann aus verschiedenen Gründen nicht mit voller Sicherheit ermittelt werden, sie ist aber von kompetenter Seite auf 300 jährlich angegeben worden.

Der Regierungsvorschlag ist nun in Händen des Storthings. Von seinem Schicksal kann heute noch nichts gesagt werden. Wir fügen lediglich hinzu, daß namentlich in Reedereikreisen ein gewaltiger Widerstand dagegen bestanden hat, welcher durch die herrschenden ungünstigen Frachtkonjunkturen noch erhöht wurde.

Das Verheuern.

Es soll nach dem Gesetz beim Verheuern ein schriftlicher Heuerkontrakt abgeschlossen werden in Übereinstimmung mit dem öffentlich ausgefertigten Formular.

Die Verheuerung kann entweder geschehen für die abgemachte Reise, für bestimmte Zeit oder für unbestimmte Zeit. Im letztern Fall sind die Seeleute verpflichtet, dem Schiffe zu folgen, bis es nach beendeter Reise entweder zur Verheuerungsstelle angekommen ist, oder, falls es sich um norwegische Seeleute handelt, bis zu jedem beliebigen norwegischen Hafen. Ohne Rücksicht darauf, was im Heuerkontrakt bestimmt ist, können Seeleute, welche nach der letzten Musterung 2 Jahr auf einem Schiff bedienstet waren, Entlassung an der ersten Stelle verlangen, welche das Schiff zur Löschung der Ladung anläuft, falls nicht etwa das Schiff von dort direkt zu der im Kontrakt vermerkten Abmusterungsstelle geht.

Es ist Regel, daß norwegische Schiffe zum größten Teil mit norwegischen Seeleuten auf festen Heuerkontrakt fahren, oft auf 2 Jahre. Die Mannschaft wird dadurch fester an das Schiff gebunden und erwirbt sich größere Tüchtigkeit.

Ohne daß die Verheuerungsverhältnisse für Seeleute irgend welchen Anlaß zu eigentlichem Mißbrauch gegeben hätten, sind dieselben durch Gesetz geregelt und ebenso von der Bewilligung abhängig gemacht worden, wie die gesamten Arbeitsverhältnisse überhaupt. Diese Regelung ist durch Gesetz vom 12. Juni 1896 eingeführt. Es sind gewisse Bedingungen erforderlich, um die Konzession zu erhalten, und es wird Kontrolle über deren Benutzung ausgeübt. Die Kommunalverwaltung kann bestimmen, daß von dem betreffenden Dienstherrn eine Garantie gestellt wird, ebenso wie von ihr das Mietsgeld (Provision für den Vermittler) festgesetzt werden kann, und es werden die näheren Bestimmungen dazu von der Gemeinde gegeben.

In den Bestimmungen, welche mit Bezug hierauf in einer Reihe

Digitized by Goog

von Städten erlassen sind, wird man in der Regel festgesetzt finden, daß eine Sicherheit für einen gewissen Betrag gestellt werden muß. Es ist regelmäßig verboten, daß die Heuerbureaus mit Wirts- und Logierhäusern zusammen gehalten werden, zum Teil ist ferner bestimmt, daß in Verbindung mit Heuerbureaus nicht nur nicht ein Verkauf oder Ausschank von berauschenden Getränken stattfinden darf, sondern auch daß die Heuerbureaus nicht in solchen Grundstücken belegen sein dürfen, wo Ausschank von derartigen Getränken stattfindet.

Die allgemeine Gebühr für Verheuerung der Mannschaft ist 3 Kronen für jeden verheuerten Mann, wovon der Mann 1 Krone und der Arbeitgeber 2 Kronen tragen.

Die persönliche Rechtsstellung des Seemanns.

Der Schiffer steht nach dem Gesetz im selben Verhältnis zu dem ihm untergeordneten Seemann, wie der Hausherr zu seinem Bediensteten. Das norwegische Gesetz König Christians V. (von 1687) enthält Bestimmungen, wonach der Schiffer für gewisse Übertretungen Gefängnisstrafen auferlegen konnte (Wasser und Brot); diese Art der Bestrafung ist aber beim Seefahrtsgesetz von 1860 fortgefallen und dafür das englische System in milder Form angenommen, wodurch der Schiffer ein Hausordnungs- und Züchtigungsrecht erhielt. Aber auch dieses Recht ist jetzt dem Schiffer abgenommen worden, indem er jetzt nicht mehr berechtigt ist, Körperstrafe aufzuerlegen. Ein jeder von der Mannschaft soll sich nach dem Gesetz ordentlich, ehrlich und friedfertig aufführen sowie jede Vorschrift genau befolgen, welche für gute Sitte und Ordnung an Bord gegeben ist, und er soll seinen Vorgesetzten Respekt erweisen. Fehlt nun auch dem Schiffer jedes Recht zu körperlicher Strafe oder Züchtigung, so ist er doch auf anderer Seite im Falle einer Weigerung, einem Befehle nachzukommen, und bei Widerstand im Dienst in den Stand gesetzt, sich Gehorsam durch Anwendung von Gewalt zu verschaffen. Weiter heißt es, daß, wenn sich das Schiff in Gefahr befindet, oder unter der Mannschaft Meuterei ausbricht oder die Not es im übrigen erfordert, es erlaubt ist, jedes notwendige Mittel zur Wiederherstellung von Ordnung und Gehorsam anzuwenden. An Stelle der alten Hauszucht hat das Seegesetz dem Schiffer das Recht zugestanden, für eine Reihe von Dienstversehen und Verstößen gegen Anstand und Ordnung Gericht zu halten und in seinem Urteil eine Geldstrafe und, wenn das Maximum dafür erreicht ist, Haft bis zu 48 Stunden zu verhängen.

Digitized by Google

Hygienische Verhältnisse.

Durch Königlichen Erlaß vom 21. Juli 1894, der am 1. Januar 1895 in Kraft getreten ist, wird bestimmt, daß jedes Fahrzeug von 100 Registertonnen und darüber, das in Fahrt außer Landes geht, sowie jedes Fahrzeug, welches zum Fange im Eismeer verwendet wird, ein vom Ministerium des Innern autorisiertes Heilmittelbuch und einen Arzneischrank oder einen Arzneikasten mitführen muß, welcher eine Reihe speziell angegebener Medikamente, Instrumente und Bandagen, die nach besonderer Vorschrift bezeichnet, verpackt und verwahrt sein müssen, enthalten muß. Findet auf der Reise ein erheblicher Verbrauch statt, so ist das Verbrauchte bei der ersten sich bietenden Gelegenheit zu ersetzen. Der Schiffer hat sich mit dem Heilmittelbuch und den Medikamenten bekannt zu machen und hat die im Heilmittelbuch angegebenen Anweisungen bezüglich der Krankenbehandlung und der Veranstaltungen, um die Mannschaft vor ansteckenden Krankheiten zu bewahren, genau zu befolgen. Die Revision der Medizinversorgung soll durch einen Sachkundigen mindestens einmal im Jahre stattfinden.

Durch diese Bestimmungen, deren Nutzen von keiner Seite bezweifelt worden ist, hat man dafür Sicherheit erreicht, daß bei eintretenden Krankheiten notwendige Hilfsmittel entsprechend der Größe der Besatzung und der Art der Reise bei der Behandlung vorhanden sind. Es war in diesem Punkt öfter Klage von seiten der Seeleute geführt worden. Wohl fanden sich auf den Schiffen Medizinkästen, sie waren jedoch oft in einer schlechten Verfassung. Es war keine Gleichartigkeit vorhanden, der Inhalt war sowohl hinsichtlich der Qualität wie der Menge verschieden. Die Ordnung war nach verschiedenen Arzneibüchern hergestellt und die Zusammensetzung zum Teil willkürlich. Der Mangel an Kontrolle hatte zur Folge, daß die Medizin zu alt wurde; ebenso kam es vor, daß die notwendigen Medikamente sich überhaupt nicht vorfanden, ebensowenig Instrumente oder Bandagen, wenn sie gebraucht wurden.

Der Erlaß schreibt dem Schiffer außerdem vor, auf größtmögliche Reinlichkeit an Bord zu sehen und für regelmäßige Lüftung der Kajütensachen zu sorgen und, wenn es notwendig ist, auch zu desinfizieren in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Heilmittelbuches. Auf den Fangfahrzeugen sollen Fässer und Tonnen herausgenommen und der Raum jedes Jahr reingemacht werden.

Die Aufbewahrung des Trinkwassers an Bord hat oft zu Klagen Veranlassung gegeben. Es wurde wohl allerseits anerkannt, daß Eisenbehälter den Holzfässern zur Aufbewahrung von Trinkwasser vorzuziehen

Digitized by Google

sind. Da aber noch eine große Zahl Schiffe ihr Trinkwasser in Holzfässern mit sich führt, so hat man es nicht für geboten erachtet, Eisenbehälter vorzuschreiben. Der Erlaß sagt nur, daß das Wasser am besten in solchen mitzuführen ist. Es ist bekannt, daß eine Reinigung der Eisenbehälter auf Dampfschiffen selten vorgenommen wird, u. a. aus dem Grunde, weil das Mannloch zu klein ist. Aus dem Grunde ist es vorgeschrieben, daß es so groß sein muß, daß ein erwachsener Mann in den Behälter hineinkommt, so daß dieser genügend gereinigt werden kann. Für Eismeerfahrzeuge ist als Vorsichtsmaßregel vorgeschrieben, daß die Eisenfässer, welche sowohl zu Wasserbehältern wie zu Speckfässern benutzt werden, gut zu zementieren und jedes Jahr mit Soda zu reinigen sind.

Wenn Holzfässer verwendet werden, so sollen sie jederzeit genügend rein gehalten werden und zur Fahrt südlich 30° n. B. sollen sie inwendig ausgekohlt sein.

Von nicht geringerer Bedeutung als die Beschaffenheit des Behälters ist aber auch die Qualität des Trinkwassers selbst. Es wurde Klage darüber geführt, daß man wenig reine Behälter verwendete und daß die Füllung an schlechten, oft verseuchten Orten vorgenommen wurde. Mit Bezug hierauf bestimmt der obenerwähnte Erlaß, daß das Trinkwasser nicht aus den Flüssen in den Hafenstädten zu füllen ist. Kann das Wasser auf andere Weise nicht erhalten werden, oder wenn das Wasser in Häfen eingefüllt wird, wo das gelbe Fieber, Cholera, Dysenterie, Klimafieber oder Typhus (sowie Beri-Beri, was 1897 hinzukam) herrscht, so ist es zu kochen, ehe es den Mannschaften verabfolgt wird. Wenn das Trinkwasser in Fäulnis übergeht, ist es zu kochen, ehe die Mannschaft es erhält. Es ist eine allgemein verbreitete Ansicht gewesen, daß das Wasser, wenn es den Fäulnisprozeß erst durchgemacht hat, nachher ohne Schaden gebraucht werden kann. Durch Nachtrag von 1898 ist für jedes Trinkwasser, welches an Orten zwischen 30° nördlicher und 30° südlicher Breite eingenommen wird, vorgeschrieben, daß es gekocht wird. Endlich ist durch Nachtragsverfügung vom 28. September 1897 hinzugefügt worden, daß das gekochte Wasser, um es schmackhaft zu machen, etwas Theezusatz erhalten muß.

Von den hierher gehörigen Bestimmungen, welche in der Regierungsvorlage vorgeschlagen werden, ist weiter zu erwähnen, daß die Mannschaft hierzulande nicht angemustert werden darf, ehe ein ärztliches Attest beigebracht wird, daß der Betreffende an keiner bösartigen ansteckenden Krankheit leidet, worunter auch Tuberkulose in solcher Form einbegriffen ist, daß Gefahr der Übertragung der Krankheit auf andere besteht. Solches

Digitized by Google

Arztatteſt iſt im allgemeinen jedes Jahr zu erneuern, jedoch erſt bei neuer Muſterung.

Keine Arbeit an Bord iſt ſo anſtrengend und ſchwächend als die der Heizer und Kohlenarbeiter. Es iſt ſowohl für die Geſundheit der Arbeiter von Bedeutung wie auch für eine ſichere und Vertrauen einflößende Bedienung der Maſchine, daß keine Perſonen in allzu jungem Alter verwendet werden. Es iſt Klage über das Bedenkliche der Verwendung ſolcher Perſonen geführt worden, und es wird in der Vorlage daher vorgeſchlagen, daß niemand auf Schiffen für die Fahrt außer Land als Heizer oder Kohlenarbeiter verwendet wird, der unter 17 Jahre alt iſt.

Schließlich iſt die in Ausſicht genommene Einführung einer Unterweiſung in Krankenpflege zu erwähnen. Es ſind in letzter Zeit an den Seemannsſchulen Kurſe in Hygiene abgehalten worden; dieſelben waren jedoch freiwillige und daher die Nutzwirkung nicht zufriedenſtellend, ebenſo wie die Kurſe auch nicht an allen Schulen abgehalten worden ſind. In einem von einer Kommiſſion vorgebrachten Vorſchlag iſt als obligatoriſches Fach an Schifferſchulen die Unterweiſung für erſte Hilfe bei Unglücksfällen, Vorbeugung und Behandlung von anſteckenden Krankheiten ſowie im Gebrauch der Medizinkiſte aufgeführt.

Koſthaltung.

Wie oben bemerkt, iſt die Frage des geſetzlich beſtimmten Koſtreglements zur See längere Zeit hindurch in Behandlung geweſen, und das Seefahrtsgeſetz von 1860 ſetzte auch die Ausfertigung eines ſolchen voraus. Der Widerſtand iſt aber von den zunächſt Intereſſierten ſo ſtark geweſen, daß man ein Eingreifen nicht für ratſam hielt. Ein Vorſchlag des Medizinaldirektoriums, welches dieſes auf freiwilligem Wege einzuführen verſuchte, fand keinen beſondern Anklang.

Nach und nach trat jedoch eine Veränderung in der Auffaſſung der intereſſierten Kreiſe ein. Vom Seemannsſtande wurde die Forderung eines Reglements immer lauter geſtellt und in den Kreiſen der Reeder wurde das Reglement auch von der Mehrzahl gewünſcht. Trotzdem erheben ſich noch bis zum Schluß Proteſte gegen jedes Koſtreglement, indem man teils anführte, daß Norwegen ohne dieſes Reglement vollkommen auf gleicher Höhe mit anderen Nationen ſtände, teils, daß das Reglement die Proviantausgaben verteuern würde und kaum nach den vielen Anforderungen und Verhältniſſen, welche die verſchiedenen Fahrten mit ſich bringen, eingerichtet werden könnte. Das genannte Komitee, welches das

Digitized by Google

Kosthaltungsreglement ausarbeitete, bestätigte, daß die Kosthaltung an Bord der norwegischen Handelsschiffe im allgemeinen als zufriedenstellend bezeichnet werden kann, besonders wenn man erwägt, daß der Mannschaft Kost in ausreichender Menge verabfolgt wird und daß die Qualität der Kost eine gute ist. An einzelnen Stellen werden zwar auch jetzt noch Klagen in dieser Richtung laut, dies kommt aber selten vor. Es sind aber andere Rücksichten vorhanden, welche für die Einführung der Kosthaltungsbestimmungen sprechen. Die Frage wegen der Kosthaltung an Bord der Schiffe hat oft Veranlassung zu Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft gegeben und die dabei entstandenen Verwicklungen könnten kaum beseitigt werden, solange jede Anweisung fehlt. Durch ein Reglement werden dagegen solche Streitigkeiten seltener gemacht und sich leichter ordnen lassen. Ein anderer außerordentlich wichtiger Gesichtspunkt sind die sanitären Rücksichten, daß die Nahrungsmittel in Übereinstimmung mit den hygienischen Forderungen zu verteilen sind. Die eingesammelten Angaben bezüglich der Krankheitsverhältnisse an Bord zeigen, daß Verdauungskrankheiten und Krankheiten, welche in direkter Verbindung mit irrationeller Ernährung stehen, einen bedeutenden Prozentsatz unter den im Seemannsstande vorkommenden Krankheiten einnehmen. Die praktischen Erfahrungen hatten bereits rationelle Verbesserungen in der gebräuchlichen Kosthaltung, namentlich einen mehr allgemeinen Gebrauch frischen Proviants und Vorsicht beim Genuß von Trinkwasser, bewirkt. Von seiten der Maschinenbedienung, besonders der Heizer, wurde Klage geführt, daß nicht ausreichend Rücksicht auf deren eigenartige Arbeit genommen werde. Namentlich galt diese Beschwerde dem gesalzenen Proviant, teilweise auch dem Getränk.

Das durch Königliche Verfügung festgesetzte Reglement vom 21. Juli 1894 lautet mit den 1898 gemachten Veränderungen.

Täglich für den Mann:

Fleisch (inkl. Knochen):

625 Gramm gesalzen oder
350 „ präserviert oder
500 „ frisch;

oder

Fisch:

350 Gramm gesalzen oder
250 „ getrocknet „
300 „ (oder 1 Ration) präserviert oder
500 „ frisch.

Digitized by Google

Wöchentlich für den Mann:

Brot, hart	3500 Gramm	oder soviel gegessen werden kann
Mehl	1000 "	
Frische Kartoffeln	3000 "	und Gemüse 1000 Gramm
Butter	500 "	
Zucker	350 "	
Kaffee (roh)	225 "	

Pflaumen oder andere getrocknete Früchte 25 Gramm
Wasser 35 Liter.

Es wurde bestimmt, daß

1. von frischem, präserviertem oder getrocknetem Fleisch die Mannschaften wenigstens 2mal wöchentlich erhalten sollen. In wärmeren Klimaten (zwischen 30° N. und 30° S.) und stets, wenn das Schiff im Hafen liegt, ist frischer oder präservierter Proviant wenigstens 3mal wöchentlich anzuwenden.

2. Wenn Speck gebraucht wird, so soll er stets mit Fleisch zusammen gegeben werden und dann jedesmal 125 Gramm. Die Fleischration ist dann auf 450 Gramm herabzusetzen. Speck ist in kälteren Klimaten 2mal wöchentlich zu geben. In wärmeren Klimaten ist Speck nicht mehr als 2mal wöchentlich zu verwenden.

3. Fisch ist wenigstens 1mal zu geben, gesalzener Fisch jedoch nicht mehr als 2mal wöchentlich. Gesalzener Hering ist nicht mehr als 1mal wöchentlich zu geben. Salzhering ist in warmen Klimaten nicht als Mittagessen zu verwenden.

4. Milchspeise ist mindestens 1mal wöchentlich zu verabreichen. Wenn kondensierte Milch zur Zubereitung verwendet ist, sollen wenigstens 75 Gramm kondensierte Milch pro Mann verbraucht werden. Wenn Milch nicht beschafft werden kann, ist an deren Stelle süße Suppe aus getrockneten oder frischen Früchten zu verabfolgen.

5. Weiches Brot ist soviel als möglich zu verwenden, wenn nicht besondere Gründe dieses verhindern. Das Gewicht verabfolgten weichen Brotes soll anderthalbmal so groß sein als das getrockneten Brotes.

6. An Stelle von frischen Kartoffeln kann die entsprechende Menge Jam oder Reis oder 350 Gramm getrocknete Kartoffeln wöchentlich für den Mann verabreicht werden. Sind keine frischen Gemüse vorhanden, so sind wöchentlich für den Mann 75 Gramm getrocknete Gemüse zu geben.

Digitized by Google

7. Butter. Wird Margarine verwendet, so soll diese von guter Beschaffenheit sein. In warmen Klimaten (zwischen 30° N. und 30° S.) kann die ganze Butterration entweder durch die doppelte Gewichtsmenge Marmelade oder bis zur Hälfte der Butterration durch die entsprechende Gewichtsmenge an Zucker oder Sirup oder auch durch 1/4 Liter Olivenöl ersetzt werden.

8. Zucker kann zum Teil durch kondensierte Milch oder Sirup ersetzt werden.

Was an Butter, Zucker, Sirup oder kondensierter Milch zur Zubereitung der Speisen verbraucht wird, ist in den obengenannten Gewichtsmengen nicht mit eingerechnet.

9. Erbsen oder Bohnen, Graupen oder Reis sind täglich in ausreichender Menge zu geben.

10. An Pflaumen oder anderen getrockneten Früchten (wie Äpfel und ähnliche) ist während den Fahrten südlich 30° N. und auf der Fahrt im Eismeer die doppelte Menge zu geben.

11. An Salz, Mostrich, Pfeffer und Essig soll, außer dem zum Zubereiten der Speisen Notwendigen, der Mannschaft nach Ermessen des Schiffsführers eine ausreichende Menge zugeteilt werden.

12. In die in der Tabelle festgesetzte Wassermenge ist der zur Zubereitung der Speisen auf den Mann berechnete Verbrauch mit eingerechnet, jedoch nicht, was an Trinkwasser für die Maschinenbedienung gebraucht wird. Die Heizer sind berechtigt, zu erhalten, was sie brauchen. Außerdem ist das zum Waschen und zum Reinhalten notwendige Wasser in das genannte Quantum nicht eingerechnet.

13. Dem Maschinenpersonal ist gesalzener Proviant nicht mehr als höchstens dreimal wöchentlich zuzuteilen. Zu deren Benutzung ist Wasser zu verwenden, worin von grobem Hafermehl ein Eßlöffel voll zu einem Liter Wasser verrührt ist.

14. In dem obengenannten Quantum Thee ist nicht einbegriffen, was zum Kochen des Trinkwassers notwendig ist.

Die Mannschaft hat von dem Schiffsproviant nichts über Bord zu werfen oder zu entfernen, was ihnen für ihre Mahlzeiten zugeteilt ist. Gesalzener alter Proviant ist stets durch frischen, gewässerten oder gesalzenen zu erneuern.

Diese Bestimmungen gelten für jedes Fahrzeug und sind am 1. Januar 1895 in Kraft getreten.

Es ist bei diesem Kosthaltungsreglement eine der Hauptaufgaben gewesen, dafür zu sorgen, daß frischer Proviant und Gemüse in so großem

Digitized by Google

Umfange zur Benutzung kommt, wie es die Rücksicht auf die Gesundheit der Mannschaft erfordert. Eine Ordnung der Kosthaltung unter Ausschluß der sehr gesalzenen Speisen, welche zeitweise gebraucht wurden, ist ohne Zweifel das wichtigste Mittel, um Skorbut und ähnliche Krankheiten zu verhüten; namentlich wird den Gemüsen in dieser Hinsicht große Bedeutung beigemessen.

Es ist hier noch zu bemerken, daß nach den angestellten Berechnungen der Durchschnittspreis für Speisen pro Mann und Tag — 10 % Zuschlag für unnütz verbrauchte oder mißratene Speisen einberechnet — sich auf 79 Oere stellt.

Der Schiffsführer hat den Proviant genau zu beaufsichtigen und sich von seiner Güte zu überzeugen. Die Proviantliste ist im Mannschaftsraum anzuschlagen.

Endlich gibt der Erlaß noch Bestimmungen betreffend die Krankenkost, welche auf norwegischen Schiffen über 100 Registertonnen in Fahrt außer Land und im Eismeer mitzunehmen ist.

Das Kosthaltungsreglement befindet sich zur Zeit unter Revision. Das zunehmende Vorkommen der bisher noch wenig bekannten Krankheit „Beri-Beri" auf norwegischen Schiffen und die Annahme, daß diese Krankheit ihre Ursache in der Kost hat, leitete zur Einsetzung eines Komitees im Jahre 1901 zur Untersuchung von Mitteln zur Verhinderung und zur Bekämpfung der Krankheit. Dieses Komitee hat 1902 sein Gutachten abgegeben, und es sei hier ein Resumee der Untersuchungen des Komitees und sein Vorschlag mit Rücksicht auf das Kosthaltungsreglement und die Medizinversorgung mitgeteilt:

Vor 1896 wird diese Krankheit selten auf norwegischen Schiffen erwähnt. Erst in den neunziger Jahren, und namentlich in der letzten Hälfte derselben, begann sie häufiger aufzutreten. Es scheint, als ob die Besatzung norwegischer und überhaupt skandinavischer Schiffe der Krankheit besonders ausgesetzt sei, während die Krankheit auf deutschen Schiffen weniger und auf englischen Schiffen in geringem Grade vorkommt. Da die hygienischen Verhältnisse keine schlechteren als auf englischen Schiffen sind, ist die Ursache also in der verschiedenen Lebensweise zu suchen. Die Krankheit kommt zumeist auf Segelschiffen vor, selten auf Dampfschiffen.

Die überwiegende Anzahl Auslassungen geht dahin, daß unzweckmäßiges Essen, speziell viel präservierte Speisen die „Beri-Beri" hervorrufen oder fördern.

Es ist beobachtet, daß die Krankheit auf Schiffen auftrat, welche

Digitized by Google

nie in einem Hafen gewesen sind, in welchem Beri-Beri herrschte. Das Komitee findet nach einer kritischen Beleuchtung des vorliegenden Materials, daß viele und gewichtige Gründe vorliegen, welche dafür sprechen, daß Beri-Beri ein durch Vergiftung hervorgerufenes Leiden ist und daß das Gift auf die eine oder andere Weise der Kost zuzuschreiben ist oder sich in derselben entwickelt. Das Trinkwasser ist erfahrungsgemäß als Ansteckungsmittel auszuschließen. Die beiden Nahrungsmittel, welche besonders als die Ursache der Vergiftungen angesehen werden, sind Reis und Fische. Durch Ausschließen anderer Möglichkeiten kommt das Komitee zu dem Resultat, daß wahrscheinlich Fische und Fleisch als Träger der Krankheit anzusehen seien.

Gleichzeitig ist der Skorbut beinahe verschwunden, wie angenommen wird, auf Grund verbesserter sanitärer Verhältnisse im allgemeinen, besserer Behandlung des Trinkwassers, sowie verminderten Gebrauchs von Salz und erhöhter Verwendung von frischem (präserviertem) Fleisch oder frischen Fischen und frischen oder präservierten Gemüsen, also auf Grund der Veränderungen in der Kost, welche die Entwicklung von Beri-Beri begünstigte.

Das System der Kosthaltung, welches angewendet wurde, ehe man durch das Reglement die neue Ordnung annahm, war wesentlich folgendes:

In den nördlichen Fahrwassern, wo der Skorbut besonders auftrat, wurden namentlich gesalzenes Fleisch und gesalzener Fisch, gesalzener Hering, getrocknete Fische, Erbsen, Gries, hartes Brot und vielleicht etwas Butter genossen. An Kartoffeln wurde nichts gebraucht oder die Versorgung damit war höchst unzureichend. Es geschah darum nicht selten, daß die Leute sich selbst Kartoffeln kauften oder solche von zuhause mitnahmen. Ein charakteristisches Beispiel für die Auffassung über die Kosthaltung in dieser Zeit wird vom Beginn des 19. Jahrhunderts erzählt. Als auf ein Schiff von einer der Damen eines Reeders zwei Säcke Kartoffeln an Bord geschickt wurden, warf der Kapitän die Kartoffeln über Bord: Die Besatzung sollte nicht an Luxus gewöhnt werden, denn die Kartoffeln kosteten Mk. 2.— für die Tonne. Das Brot war teils englisch (Weizen) teils norwegisch (Roggen), meist hart und oft alt und verschimmelt. Es fehlen spezielle Angaben über die Kosthaltung während der Zeit auf den langen Fahrten; dieselbe ist aber wahrscheinlich nicht viel von dem Geschilderten abgewichen; es wurden jedoch an Stelle von Heringen getrocknete Fische verwendet. Es wurde zu dieser Zeit auch mehr Branntwein an Bord gebraucht, dagegen kein Zitronensaft.

Digitized

Das Komitee findet nichts in der Lebensweise der norwegiſchen Beſatzungen, in der Einrichtung der Volkslogis oder in den hygieniſchen Verhältniſſen an Bord überhaupt, welches die Häufigkeit von Beri-Beri auf norwegiſchen Schiffen erklärlich erſcheinen läßt. Es kann angenommen werden, daß dieſe Krankheit in Verbindung mit der Ernährung ſteht und es würde daher allein durch rationelle Veränderungen in der Koſthaltung möglich ſein, die Krankheit zu bekämpfen. Das Koſthaltungsreglement von 1894 bildete einen Fortſchritt, es ſcheint aber, als ob man zu weit nach der anderen Seite durch Gebrauch von präſerviertem Fleiſch oder Fiſch gegangen ſei. Es wird ſogar berichtet, daß zur See auf vielen norwegiſchen Schiffen zweimal wöchentlich gepökeltes Fleiſch, auf einzelnen vielleicht nur ein Mal, die anderen Tage präſerviertes Fleiſch oder Fiſch, auf einzelnen Schiffen jedoch dreimal in der Woche Fiſch gegeben wird. Man ging davon aus, daß der präſervierte Proviant ſich teurer ſtellen würde als der geſalzene. Durch die ſteigende Konkurrenz ſind aber die Preiſe heruntergegangen und zum Teil auch die Qualität. Selbſt wenn die Schiffe im Hafen liegen, wird oft präſervierter Proviant gegeben. Das Ziel iſt daher eine Begrenzung der Anwendung von hermetiſch-verſchloſſenem Proviant, ohne auf den alten Salzproviant zurückzuverfallen. Außerdem werden auch andere Veränderungen vorgeſchlagen. Es war früher der allgemeine Glauben, daß die Ernährung in den Tropen ſparſamer ſein ſolle und daß beſonders alle fetten Speiſen fortfallen könnten und gegen Kohlehydrate zu vertauſchen ſeien. Neuere Erfahrungen erweiſen aber, daß der Verbrauch an Nahrungsſtoffen dort auch nicht geringer iſt als in gemäßigterem Klima und daß Fettteile nicht vollſtändig mit Vorteil durch Kohlehydrate erſetzt werden können, ſelbſt wenn eine Einſchränkung derſelben natürlich iſt. Hier ſcheint das geltende Reglement zu weit gegangen zu ſein. Die Beſtimmung, daß die ganze Buttermenge durch Marmelade erſetzt werden kann, wovon übrigens kaum ein häufiger Gebrauch gemacht wird, iſt zu weitgehend; ebenſo ſoll Speck als ein notwendiger, wenn auch eingeſchränkter Beſtandteil auch in die Koſthaltung in wärmeren Ländern aufgenommen werden. Weiter iſt Gewicht darauf gelegt, friſche Kartoffeln und Gemüſe zu ſchaffen. Das Vertrauen, daß die getrockneten Gemüſe die friſchen erſetzen könnten, iſt als nicht gerechtfertigt angenommen. Endlich ſoll Zitronenſaft in Fahrwaſſern ſüdlich 33° N. gebraucht werden, ſoweit Kartoffeln verbraucht ſind. Der Vorſchlag enthält außerdem Vorſchriften für die Beſchaffenheit, den Einkauf, die Aufbewahrung und eventuelle Vernichtung des Proviants (Inſpektion beim Einkauf und ſpäter alle 14 Tage). — Es muß jedoch hier erwähnt

Digitized by Google

werden, daß die Auslassungen der Kommission über die Bedenklichkeit des ausgedehnten Verbrauches an präpariertem Proviant heftigen Widerspruch gefunden haben.

Eine Sache, welche mit der Kosthaltung in Verbindung steht und ebenso wie diese von einschneidender Wichtigkeit für den Seemannsstand ist, stellt die Zubereitung der Speisen an Bord dar. Ist das Essen schlecht zubereitet, so hilft es wenig, daß die Waren gut sind. Darum ist es von großer Bedeutung, kundige Köche und Stewards zu haben. In dieser Hinsicht war es jedoch nicht selten schlecht bestellt. Es ist gewöhnlich sehr schwer gewesen, gute Köche zu erhalten. Das kam daher, daß für keine Ausbildung gesorgt war. In einzelnen Küstenstädten sind wohl gelegentlich Kochschulen für Stewards zu finden gewesen. Es waren dies jedoch nur Versuche. Es wurde auch darüber geklagt, daß die Stewards sich nicht selten einen jungen Mann für das eigentliche Kochen mieteten, welcher ganz ohne Erfahrung war.

Um dem Mangel in der Unterweisung in den hierher gehörigen Fächern abzuhelfen, sind in den neunziger Jahren in einzelnen Städten öffentliche Kochschulen für Stewards eingerichtet worden. Der Staat bewilligt jährlich einen Betrag (jetzt 4500 Kr.), welcher auf die verschiedenen Schulen verteilt wird mit der Bedingung, daß die Unterweisungsordnung in den Schulen vom Ministerium des Innern approbiert, sowie daß die Direktion der Schulen von dem Kommunalvorstande gewählt und daß 1/4 der Kosten von der Kommune getragen wird. Die Unterweisung geschieht in Kochen, Brotbacken, Aufbewahrung des Proviants, Veränderung der Kosthaltung in wärmerem Klima, Zusammensetzung der Nahrungsmittel, Reinlichkeit, Ökonomie, Proviantberechnungen. Die Schülerzahl betrug im Winter 1901/02 an sechs Schulen etwa 100, hatte früher jedoch bereits 180 Schüler erreicht. Den Schulen wird viel Nutzen beigemessen. Es greift mehr und mehr die Gewißheit Platz, daß darin für gut ausgebildete und kundige Stewards gesorgt wird. Mit der Zeit wird man dann wohl dahin kommen, daß man die Anstellung eines Steward von dem erfolgten Besuch einer Stewardschule abhängig macht.

Wohnräume der Mannschaft.

Das Semannskomitee hat, um über die Verhältnisse Klarheit zu verbreiten, eine Statistik über die Größe der Kabinen auf einigen Schiffen ausarbeiten lassen. Die Resultate sind folgende:

Digitized by Google

Kubikfuß pro Mann	Segelschiffe		Dampfschiffe		
	Mannschaftsräume	Besondere Kabinen	Matrosenkabinen	Heizerkabinen	Besondere Kabinen
unter 70 . . .	2	24	25	3	11
70— 90 . . .	6			8	
90—120 . . .	56			19	
120—150 . . .	98	34	72	65	60
150—180 . . .	52	20			
180—200 . . .	19	14	22	14	17
über 200 . . .	22	47	31	40	81
zusammen	255	139	150	149	169
Quadratfuß pro Mann					
unter 15	9	22	18	17	2
15—17	11		13	12	
17—20	48	18	25	17	
20—30	148	49	29	34	78
30—40	27	42	2	4	
40—50	6	8	—	—	
zusammen	249	139	87	84	80

Es geht aus diesen Angaben hervor, daß 75% von den Kabinen der untersuchten Segelschiffe, 83% von ihren besonderen Kabinen, 83% von den Matrosenkabinen der untersuchten Dampfer, 79% von deren Heizerkabinen und 93% von den besonderen Kabinen einen Kubikinhalt von 120 Kubikfuß und darüber pro Mann haben.

92% von den Kabinen der untersuchten Segelschiffe, 85% von deren besonderen Kabinen, 64% von den Matrosenkabinen auf den untersuchten Dampfschiffen, 65% von deren Heizerkabinen und 97½% von deren besonderen Kabinen hatten einen Flächeninhalt von 17 Quadratfuß und darüber pro Mann.

Das Seemannskomitee schlägt als gesetzliches Maß Raum für den Mann vor: 120 englische Kubikfuß als Kubikinhalt und einen Flächenraum von 17 englischen Quadratfuß. Die Angaben zeigen, daß die meisten Schiffe, trotzdem keine Bestimmung gegeben war, so geräumig gebaut waren, daß sie das vorgeschlagene Maß haben. Es erweist sich aber auch, daß dies Ausmaße sind, welche man in sanitärer Hinsicht als zufriedenstellend betrachten kann. Es sind nämlich Schiffe vorhanden (besonders Dampfschiffe), wo die Mannschaftsräume auf 46 Kubikfuß und 4,6 Quadratfuß pro Mann herabgehen. Von den 255 Segelschiffen sind es 3%, deren

Digitized by Google

Kubikinhalt unter 90 Kubikfuß für den Mann, und 1,2 %, bei denen der Flächeninhalt unter 14 Quadratfuß herabgeht. Von den untersuchten Dampfschiffen hatten 6 % von den Matrosenkabinen und 7 % von den Heizerkabinen einen Kubikinhalt unter 90 Kubikfuß, und rund 15 % der Matrosenkabinen und etwa 16 % der Heizerkabinen unter 14 Quadratfuß pro Mann.

Sowohl der Vorschlag des Komitees, wie der der Regierung setzen ein Minimum von 3,4 Kubikmeter (120 englische Kubikfuß) und 1,6 Quadratmeter Deckfläche für den Mann fest, worin der Raum, welcher durch die Schlafkabine, Tische, Bänke, aber nicht durch Schränke oder andere eingebaute Räume ausgefüllt wird, eingerechnet ist.

Es waren Zweifel vorhanden, ob diese Bestimmungen auch für ältere Schiffe anzuwenden seien. Der Regierungsvorschlag setzt für diese ein Minimum von 2,55 Kubikmeter beziehungsweise 1,32 Quadratmeter fest. Der Vorschlag enthält ebenfalls Bestimmungen über die Erleuchtung und Ventilation, Schutz gegen Kälte und Zugluft ꝛc. der Kabinen, Größe der Kojen, Reinhaltung, Aufräumung usw., welches zum größten Teil dem entspricht, was auf besseren Schiffen schon vorhanden war. An Bord der gewöhnlichen Segelschiffe ist es heutzutage sehr selten, daß die Mannschaftskabinen unter Deck gelegt sind, von Eismeerfahrern abgesehen. Auf Dampfschiffen dagegen kommt es nicht selten vor, daß die Heizerkabinen und zum Teil auch andere Kabinen im Vorderteil oder an anderen Stellen des Zwischendecks placiert sind. Hier ist der Zutritt von Tageslicht abgeschlossen und es ist daher notwendig, eine Verbesserung zu erwirken.

Die Arbeitszeit zur See.

Die Arbeitszeit zur See hat sich den Verhältnissen gemäß entwickelt. Kein Gesetz hat eingegriffen, um die Länge derselben zu normieren. Das Seefahrtsgesetz von 1860 setzte nur fest, daß die nicht notwendige Arbeit an Sonn- und Feiertagen der Mannschaft nicht aufzubürden sei. Nach dem geltenden Gesetz ist dieses näher dahin präzisiert, daß Arbeiten, außer was zur Sicherheit und Manövrierung des Schiffes erforderlich ist, wie Bedienung der Maschine, die notwendige Segeltrocknung, der nötige Bootsdienst sowie die Zubereitung der Speisen, der Mannschaft an solchen Tagen nicht aufzuerlegen sind, falls es nicht wirklich zwingend ist. Dazu ist nicht zu rechnen, daß das Schiff durch Verfrachtungskontrakt gebunden ist, an Sonn- und Feiertagen zu laden oder zu löschen. Auch ist außerdem die Bestimmung hinzugefügt, daß, wenn der Schiffer es für dringend notwendig hält, die Mannschaft mit Verladen

Digitized by Google

oder Löschen der Fracht an Sonn- und Feiertagen zu beschäftigen, ein jeder der Mannschaft, welcher an solcher Arbeit teilnimmt, eine besondere Entschädigung erhält, die mit einer halben Tagesheuer für zwei angefangene Arbeitsstunden zu berechnen ist. Diese letzte Bestimmung betrifft jedoch nicht die Schiffe, welche regelmäßige Fahrten zwischen bestimmten Orten nach vorher veröffentlichtem Plan ausführen.

1895 legte die Regierung einen besonderen Gesetzentwurf zur Regelung der Arbeitszeit auf Handelsschiffen vor, jedoch kam derselbe nicht zur Beratung. Bestimmungen über die Arbeitszeit enthält auch die neue Regierungsvorlage.

Hinsichtlich der Einteilung der täglichen Arbeitszeit weist dieses Gesetz auf die gebräuchliche Ordnung hin. Es ist von dem untergeordneten Seemannspersonal gefordert worden, daß für die Verteilung der Arbeitszeit auf See bestimmte Regeln gegeben werden sollten. Namentlich, soweit die Heizer in Frage kommen, war gefordert worden, daß die Arbeitszeit gesetzlich auf vier Stunden und die Ruhepause auf acht Stunden bestimmt werden möchte. Aber bei der Verschiedenheit der Verhältnisse hat man gegen die Festsetzung bestimmter Regeln Bedenken gehabt. Das geltende Gesetz gibt keine Bestimmungen über die Arbeit in der wachefreien Zeit der Seeleute, die auf einzelnen Schiffen sehr gebräuchlich war und zu Anständen geführt hat. Der Entwurf überträgt die jetzt für die Sonntagsarbeit gegebenen Regeln auf die wachefreie Zeit, ausgenommen für Fisch- und Fangwerkzeuge, auf welchen die Arbeit ihrer Natur nach unregelmäßig ist. Bei Verladung oder Löschen der Fracht richtet sich in dem Entwurfe die Arbeitszeit nach der am Orte üblichen. Soweit die wirkliche Arbeitszeit für jemand hierbei zehn Stunden am Tage übersteigt, so ist den Betreffenden eine Extravergütung von $^1/_{150}$ der Monatsheuer auf Segelschiffen für die Stunde, an Bord von Dampfschiffen 40 Öre für die Stunde zu zahlen, welcher Satz auf norwegischen Dampfschiffen gebräuchlich ist. Durch diese Bestimmungen soll verhindert werden, daß die Mannschaft nach der den Tag über ausgeführten Verladungs- oder Löschungsarbeit noch zu verschiedener Schiffsarbeit verwendet wird, was Anlaß zu Mißstimmung und Streit gegeben hat. Der genannte zehnstündige Arbeitstag ist die gewöhnliche Arbeitszeit auf norwegischen Schiffen. Gleiche Bestimmungen wie für Verladen und Löschen der Fracht gibt es für andere Arbeit an Land, bestehend in Reinigen der Schiffsräume oder der Maschine oder Heizen der Dampfkessel. Für andere Arbeiten ist eine Extrabezahlung zu geben, falls dieselben die genannten zehn Stunden mit mehr als einer Stunde überschreiten. Es ist innerhalb der norwegischen

Digitized by Google

Handelsflotte alte Sitte, daß die Schiffsarbeit bestehend in Pumpen, Segeltrocknen und andere Arbeit von kurzer Dauer außerhalb der Arbeitszeit ausgeführt wird, welche zum Verladen oder Löschen der Fracht verwendet wird, und die Gesetzvorlage bestimmt also hierin keine Veränderung, indem die Arbeitszeit in solchen Fällen nicht elf Stunden übersteigen darf.

Diese Bestimmungen sollen die Arbeit an Land einbegreifen. Für alle Arten der Arbeit, worin auch der Wachdienst während der Fahrt einbegriffen ist, wird eine Maximalgrenze von achtzehn Stunden festgesetzt, worüber hinaus die Arbeit nicht ausgedehnt werden kann, falls es nicht ausnahmsweise dringend notwendig ist. Es ist nämlich nicht selten vorgekommen, namentlich auf Küstenschiffen, daß von der Mannschaft solange gearbeitet wurde, daß dies Gefahren sowohl für die Mannschaft im allgemeinen als auch für die öffentliche Sicherheit mit sich brachte.

Auf den meisten Schiffen ist es Brauch, daß die Nachtwachen so geordnet werden, daß einer von der Mannschaft zur Nachtwache bestimmt wird, wenn das Schiff am Lande liegt, und daß dieser Mann dann am Tage frei hat. Aber auf vielen Schiffen war es gebräuchlich, daß die Mannschaft abwechselnd die Nachtwachen ausführen mußte und doch dieselbe Arbeitszeit am Tage hatte, eine Anordnung, welche natürlich Ungelegenheiten mit sich brachte und zu Klagen führte. Um diesem Mißstand vorzubeugen, wird vorgeschlagen, daß — wenn jemandem von der Mannschaft an Land Nachtwachdienst von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens auferlegt wird — er nach Wahl des Schiffers ebensoviele Stunden am Tage frei erhält oder Extrabezahlung von 25 Ören für die Stunde, eine Anordnung, von der angenommen wird, daß dadurch der Wachdienst mit einem Manne allgemein werden wird.

Es ist in den tropischen Häfen häufig vorgekommen, daß die Mannschaften von aller Arbeit befreit und an deren Stelle eingeborene Tagelöhner angenommen werden. Die Vorlage bestimmt hierzu, daß während der Verfrachtung und dem Löschen der Ladung in Häfen, welche zwischen 30° nördlicher und 30° südlicher Breite liegen, die europäische Mannschaft in der warmen Jahreszeit nach den oben gebotenen Umständen entweder von der Arbeit mit der Fracht befreit oder die Arbeit während der wärmsten Zeit am Tage unterbrochen wird.

Unglücksfälle, Krankheiten, Todesursachen.

Bezüglich der Unglücksfälle und Krankheiten sind eine Anzahl Angaben von dem Komitee eingesammelt worden, welches den Entwurf für die Seemannsversicherung ausgearbeitet hat.

Digitized by Google

Das Material umfaßt 4303 Personen, welche die Fahrt zur See eingestellt haben. Davon auf Grund von Unfällen, Alter und Krankheit 1225 Personen. Von den 1225 Personen sind 14,7% durch Unfälle an Bord invalide geworden, 16,3% sind Altersinvaliden und 69% sind Krankheitsinvaliden. Hieraus scheint hervorzugehen, daß der allergrößte Teil durch Krankheit, nicht durch Unfälle invalide wurde. Dagegen spielen Unfälle bei den Todesursachen eine größere Rolle. Die gesamte Prozentzahl der Unfälle mit Tod im Gefolge soll zufolge derselben Kommission 49% sämtlicher im Dienst gestorbener Mannschaften sein. Darunter sind nicht einbegriffen die Betriebskrankheiten Fieber, Cholera, Sonnenstich, Dysenterie. Von den Todesfällen entfallen 27,18% auf Schiffsunteruntergang, 8,55% auf gelbes Fieber, 3,59% auf Klimafieber, 0,49% auf schwarze Pocken, 1,58% auf Cholera, 0,27% auf Sonnenstich und 21,73% auf Unfälle. Das Material, worauf sich dieses Resultat stützt, sind 1836 Todesfälle im Laufe einer Reihe von Jahren. Außer den angeführten Todesursachen folgen gleichzeitig die übrigen höchsten Prozentzahlen: Schwindsucht 9,42%, Lungenentzündung 4,47%, Herzfehler (Schlag) 2,45%, Gehirnschlag 1,80%, Typhus 1,63%, Nierenkrankheiten 1,09%.

Versorgung im Krankheitsfall.

Ebenso wie den Bediensteten bei Erkrankung nach norwegischem Recht Unterhalt und Pflege während einer gewissen Zeit zusteht, so haben auch die Seeleute ein ähnliches Recht. Der wesentliche Inhalt der betreffenden Bestimmungen ist folgender:

Wird jemand von der Mannschaft nach angetretenem Dienst krank oder verletzt, so ist es die Pflicht des Schiffsführers, ihm die notwendige Pflege an Bord oder am Lande zu verschaffen. Dies gilt gleichviel, ob der Kranke sich die Krankheit im Dienst des Schiffes zugezogen hat oder nicht. Das Gesetz gibt aber denjenigen Seeleuten ein weitergehendes Recht, welche unverschuldet krank werden, als es denjenigen gibt, welche sich die Krankheit selbst zugezogen haben oder welche an Syphilis — selbstverschuldet oder nicht — leiden.

Erkrankt ein Mann an Syphilis, so kann er sofort verabschiedet werden und es liegt dem Schiffer keine Beförderungspflicht in die Heimat ob. Leidet aber ein Mann an anderer Krankheit, so kann er nicht früher als an der verabredeten Abmusterungsstelle verabschiedet werden, selbst wenn die Krankheit durch persönliches Verschulden [Trunkenheit oder Unsittlichkeit] verursacht ist, falls er nicht etwa außer stande ist, seinen Dienst längere Zeit hindurch wahrnehmen zu können.

Digitized by Google

1. Wird ein Mann auf Grund von Syphilis verabschiedet, so hat er nur Anspruch auf die Heuer für die Zeit, in der er arbeiten konnte; davon können aber die Unkosten für seine Pflege an Bord abgegezogen werden. Hat er auf die Heuer Vorschuß erhalten, welcher noch nicht abgedient ist, so ist er verpflichtet, denselben zurückzuzahlen; der Schiffer hat keine Verpflichtung gegenüber dem Manne, der ohne weiteres an Land gesetzt werden kann. In ausländischem Hafen hat der Schiffer ihn an den Konsul zu übergeben oder, falls solcher nicht am Orte ist, hat er dem Kranken die notwendige Pflege zu schaffen. Die hiermit verbundenen Unkosten sind von ihm vorzuschießen und werden ihm von der Staatskasse wiedererseţt. Dieselben Bestimmungen gelten bei andauernder Krankheit, die durch eigene Schuld zugezogen ist. Falls der Schiffer den Kranken in solchem Fall nicht verabschiedet, ist keine Heuer für die Zeit zu zahlen, in welcher der Mann nicht arbeitete, ebenso kann die Erstattung der Unkosten vom Seemann verlangt werden.

2. Ist die Krankheit wohl durch eigene Schuld zugezogen, der Kranke aber nicht für längere Zeit außer stande zu arbeiten, so kann der Mann nicht verabschiedet werden, wohl aber hat er keinen Anspruch auf Heuer für die Zeit, während welcher er nicht arbeiten konnte; ebenso hat er die Unkosten für die Pflege zu erstatten.

3. Ist die Krankheit nicht durch eigene Schuld zugezogen (und nicht Syphilis), so hat der Schiffer während der Krankheit die volle Heuer zu zahlen und die Kosten der Krankenpflege für Rechnung der Reederei zu bestreiten. Macht die Krankheit den Seemann für längere Zeit untauglich zur Arbeit, so kann er verabschiedet werden, sowie auch selbstverständlich die Ausmusterung nach dem Heuerkontrakt stattfinden kann. Die Verpflichtungen der Reederei hören aber mit der Ausmusterung nicht auf, denn sie hat die Pflege noch für eine gewisse Zeit zu bestreiten. Diese Zeit ist auf vier Wochen bestimmt, falls der kranke Matrose in Norwegen an Land gesetzt ist oder in einem Hafen, in welchem er nach dem Heuerkontrakt verabschiedet werden konnte, aber auf zwölf Wochen, wenn der Mann an anderer Stelle verabschiedet wurde. Die Zeit rechnet von der Abmusterung oder, wenn solche nicht stattfand, von der Weiterfahrt des Schiffes ab. Außer der Pflege in der genannten Zeit hat die Reederei auch die Heimreise des Mannes zu bestreiten. Vorschußweise erhobene Heuer kann in solchem Falle von der Reederei nicht zurückgefordert werden.

Die Bestimmungen gelten ebenso für norwegische wie fremde Seeleute, doch kommt die Bestimmung der Heimsendung nur norwegischen und, unter Bedingung der Gegenseitigkeit, schwedischen Seeleuten zugute.

Digitized by Google

Hilfs- und Unterstützungskassen für Seeleute.

Was an Hilfs- und Unterstützungskassen sich vorfindet, ist im wesentlichen folgendes:

Durch Königliches Reskript vom 27. April 1811 wurde bestimmt, daß eine Hilfs- und Unterstützungskasse für hilfsbedürftige Seeleute errichtet werden sollte in jedem der fünf Seemannsanmeldungsdistrikte. Der Zweck dieser Einrichtungen war, die schiffbrüchigen Seeleute zu unterstützen, ebenso sollten denjenigen Seeleuten, welche durch Unfälle, die ihnen auf der Fahrt zustießen, oder durch Krankheiten, die sie sich auf der Fahrt zuzogen, in Bedrängnis gerieten, desgleichen Witwen oder Kindern von Seeleuten, die durch Schiffbruch oder anderes Unglück umkamen, die Unterstützungen zugute kommen. Die Hilfe war regelmäßig nur für die erste Zeit; feste jährliche Pensionen wurden nicht festgesetzt. Die Direktion der Kassen wurde verschiedenen Kommissionen zugeteilt, deren Vorsitzende die betreffenden Chefs für die Anmeldungsbureaus waren. Die Kassen waren ausschließlich durch freiwillige Beiträge begründet. Eine allgemeine Aufforderung wurde jedem Schiffsführer übermittelt, der in den Hafen kam, und wurde für die Expedition des Schiffes von ihm mit den Einzeichnungen, ob und wieviel er geben wollte, wieder abgefordert. Außer den fünf Kassen, welche mit Bezug hierauf in Christiania, Drammen, Christiansand, Bergen und Drontheim errichtet wurden, wurde eine weitere 1820 in Stavanger begründet. Von diesen bestehen jetzt noch fünf, nachdem die Kasse in Drammen in eine Anzahl lokaler Kassen aufgelöst wurde. Die fünf Kassen stehen unter öffentlicher Kontrolle. Sie führen aber nur ein sehr bescheidenes Dasein und ihre Wirksamkeit ist äußerst begrenzt. Der Beitrag der Seefahrer ist auf ein ganz Unbedeutendes herabgesunken, teilweise hat derselbe ganz aufgehört, sodaß es wesentlich nur die Zinsen sind, welche zur Verteilung gelangen. Das Vermögen ist auch nicht bedeutend. Ausgangs 1893 betrug es etwa 150 000 Kronen und 1897 circa 159 000 Kronen. In den Jahren 1895—97 betrug der durchschnittliche Betrag an ausgezahlten Unterstützungen nur 3233 Kronen.

Neben diesen Stiftungskassen sind im Laufe der Jahre eine Anzahl anderer Unterstützungseinrichtungen mit öffentlich approbiertem Zweck entstanden. Der Gedanke, andere Kassen an Stelle oder neben den älteren einzurichten, entstand schon sehr früh. Es wurde 1832 eine öffentliche Kommission eingesetzt, um zu erwägen, was zu diesem Zwecke veranlaßt werden könnte. Diese Kommission bestätigte, daß die bestehenden Kassen in keiner Weise zufriedenstellend wirkten. Der Fehler lag nicht in der Sache selbst, sondern in der Organisation und in der Knappheit der Geld-

Digitized by Google

mittel. Die Kommission meinte aber nicht, einen Staatszuschuß empfehlen zu dürfen, auch nicht bei den ungünstigen Schiffahrtskonjunkturen anzuraten, daß die Reederei oder die Seeleute durch Gesetz zum Beitrag zu den Einrichtungen gezwungen werden sollten. Damit war aber auch der Gedanke an die Errichtung einer allgemeinen Versorgungseinrichtung für die Seeleute aufgegeben. Man glaubte jedoch, daß eine wesentliche Verbesserung durch eine Veränderung der Organisation eintreten würde. Falls man nämlich die Sorge um diese Angelegenheit in größerem Maße den Interessierten selbst überließ, meinte man eine begründete Hoffnung zu haben, daß die Beträge wachsen würden. Neu errichtete Lokalkassen erhielten einen Beitrag aus den älteren Kassen, doch genossen sie nicht den Beistand der Zollverwaltungen bei der Einziehung der Beiträge. Außer Gaben nahmen diese Einrichtungen auch Zuschüsse entgegen, welche in der Regel auf ein Minimum von 1 % der Einnahme festgesetzt wurden. In einzelnen Kassen gaben die Zuschüsse ein ausschließliches Recht zur Unterstützung aus der Kasse im Notfall, in anderen jedoch nur ein Vorrecht, indem die Direktion die Berechtigung hatte, auch anderen als den Zuschußleistenden und deren Familien Unterstützung aus der Kasse angedeihen zu lassen. In den späteren Jahren ist von einer Neigung zur Bildung neuer Kassen nichts zu spüren, auch scheinen die Beiträge im Abnehmen begriffen zu sein. 1897 bestanden vierzehn solcher Vereine mit einem Kapital von etwa 236 000 Kronen und einer ausgezahlten Summe für Unterstützungen von rund 8000 Kronen.

Endlich gibt es reine Privatselbsthilfsvereine, wovon einzelnen aber nur Schiffsführer angehören. Diese haben ein Kapital von etwa 295 000 Kronen.

Alles in allem repräsentieren also die genannten Unterstützungskassen ein Kapital von 700 000 Kronen.

Bedeutender sind dagegen die Kapitalien, welche in Form von Legaten und Stiftungen zur Hilfe und Unterstützung der Seeleute bestimmt sind. Dieselben sind auf rund 5 000 000 Kronen berechnet.

Von dem durch den „Landesverein der Seeleute von 1898“ eingesammelten Fonds ist weiterhin die Rede.

Hier mag auch gleich erwähnt werden, daß in einer größeren Anzahl norwegischer Schiffahrtsstädte Seemannsheime oder Lesesäle für Seeleute eingerichtet sind. In einzelnen Städten sind besondere Seemannsheime für ältere Seeleute, welche mit dem Fahren aufgehört haben, errichtet.

Der Gedanke an die vielen Seeleute, welche fernab vom Vaterlande

Digitized by Google

fahren, leitete 1863 zur Stiftung der norwegischen Seemannsmission, welche für die Seeleute in fremden Häfen viel gutes getan hat. An verschiedenen Stellen innerhalb und außerhalb Europas finden sich feste Stationen mit Seemannsheimen, Kirchen, Lesegelegenheiten und norwegischen Predigern vor.

Die Fachorganisation innerhalb des untergeordneten Seemannsstandes ist wenig entwickelt. Es finden sich wohl in einzelnen Städten eigentliche Matrosenfachvereine vor, dieselben sind jedoch ohne wesentliche Bedeutung für die ökonomische Stellung der Seeleute, die meisten Seemannsvereine sind keine eigentlichen Fachvereine, sondern es gehören ihnen auch Schiffer und Reeder an und sie haben mehr gesellschaftliche und philanthropische Ziele.

Sozialversicherung.

Es ist lange Zeit hindurch daran gearbeitet worden, der Not abzuhelfen, welche eintritt, wenn der Seemann aus dem einen oder andern Grunde erwerbsunfähig wird. Im Krankheitsfall ist dem Reeder durch Gesetz die Verpflichtung auferlegt, die Pflege des Seemanns zu bestreiten. Aber auch für andere Fälle hat man versucht, die nötigen Mittel zu schaffen. Es besteht ja für die in der Seefahrt beschäftigten Personen ein besonderes Risiko, und bei der großen Bedeutung der Schiffahrt in der Ökonomie des Landes ist es natürlich, daß man Mittel zur Verminderung desselben gesucht hat. Was oben an Bestrebungen geschildert wurde, ist im wesentlichen darauf ausgegangen, den Drang zur freiwilligen Selbsthilfe im Seemannsstande aufzumuntern oder zu entwickeln. Wir haben gezeigt, daß dieser Drang in späterer Zeit in der Abnahme begriffen war und als Folge davon die Beiträge stetig geringer eingingen. Die eingesammelten Kapitalien sind nicht ganz unbedeutend und viel Gutes wird auch dem Seemannsstande durch die Legate und Stiftungen zugewendet, welche zum Besten der Seeleute errichtet sind. Was aber getan ist, reicht bei weitem nicht aus, um das Bedürfnis zu befriedigen.

Es hat sich daher in den Seemannskreisen eine starke Bewegung für die Bildung einer Pensionskasse durch das Gesetz geltend gemacht, wobei alle Seeleute zur Teilnahme verpflichtet sein sollen. Es war in einer Versammlung, welche im Jahre 1881 von Deputierten abgehalten wurde, die zwanzig Seemannsvereinigungen repräsentierten, als der Beschluß gefaßt wurde, daß das Ziel der Bestrebungen für die Seemannsversorgung eine auf dem Wege des Gesetzes zustande gekommene Pensionseinrichtung sei, welche alle Seeleute umfasse. Bei derselben Ge-

Digitized by Google

legenheit wurde ein privates Komitee gewählt, welches nach Auftrag einen Vorschlag bezüglich Errichtung einer Spar- und Unterstützungsgesellschaft für Seeleute und deren Witwen und Kinder ausarbeiten sollte. Die Aufgabe dieser Gesellschaft sollte eine doppelte sein. Einmal sollte sie im Laufe der Zeit jedem Einzahlenden oder dessen nächsten Angehörigen das eingezahlte Geld mit den angewachsenen Zinsen zurückzahlen, zum andern einen Fonds ansammeln zur Unterstützung in Not geratener Seeleute oder deren hinterlassenen Familien. Wir können auf diesen Vorschlag nicht näher eingehen, sondern führen nur noch an, daß kein Zuschuß seitens des Staates oder der Reeder vorausgesetzt wurde. Die Angelegenheit fand nicht allgemeine Zustimmung und namentlich machte sich die Auffassung mit stets steigender Stärke geltend, daß der Staat helfend eintreten möchte, damit die Sache zufriedenstellend geordnet werden könnte.

Eine wichtige Unterstützung erhielt die Pensionssache durch die Wirksamkeit des „Norwegischen Schiffsführer-Vereins", welcher seine Tätigkeit im Jahre 1889 aufnahm. Die eigentliche Veranlassung zur Errichtung dieses Vereins und das Ziel seiner Arbeit war die Agitation für die Lösung der Pensionsangelegenheit. Bei der Generalversammlung, welche im Jahre 1891 abgehalten wurde, faßte man den einstimmigen Beschluß, daß man sich einem Vorschlag bezüglich Errichtung einer Pensionskasse, welcher die Seeleute aller Klassen gesetzlich beizutreten verpflichtet wären, anschließen würde und daß der Staat dazu beizutragen hätte.

Im selben Jahre wurde durch das Departement des Innern das vorgenannte Komitee eingesetzt, dessen Vorschlag betreffend die Versicherung im Jahre 1900 abgegeben wurde.

Schon vor Abgabe dieses Vorschlags, nämlich 1893, hatte sich der Schiffsführerverein[1] über die Bedingungen der Durchführung der Versicherung ausgesprochen. Es sollte als Beitrag eingefordert werden: 4 % der verdienten Bruttoheuer der Schiffsführer und ersten Maschinisten, 3 % der Bruttoheuer des untergeordneten Seemannspersonals, von den Reedern 1½ % der Totalsumme der von der Besatzung verdienten Heuern, vom Staat 100000 Kronen jährlich und die Administrationsunkosten. Das Alter, um die Pension zu erhalten, wurde auf 55 Jahre angesetzt. Als Bedingung für Pensionsrecht sollten außerdem Beitrag für 240 Monate Fahrzeit gefordert werden.

Eine andere Stütze für die Entwicklung des Pensionsgedankens war

[1] „Skibsførerforeningen".

Digitized by Google

der „Landesverein der Seeleute“[1], welcher auf einer nach der Initiative des Schiffsführervereins im Jahre 1898 abgehaltenen Landesversammlung von Seeleuten begründet wurde. Der Zweck des Vereins ist laut § 1 der Statuten, so lange Mittel zur Gründung eines Fonds einzusammeln, bis die Pensionskassenfrage durch Gesetz geregelt ist. Der Fonds sollte verwendet werden zur Unterstützung von:

a) Seeleuten, welche in Not geraten, gleichviel ob durch Schiffbruch, Krankheit oder andere unverschuldete Ursache;
b) Witwen und Waisen von Seeleuten;
c) Alten Seeleuten, welche zu schwach sind, um ihr Auskommen zu finden.

Der Verein ist nach Kreisen organisiert, wovon bisher wohl fünfzig vorhanden sind. Die Einsammlungen sind auf Freiwilligkeit basiert, doch ist der Minimalbeitrag auf 1 Krone jährlich festgesetzt. Die eingesammelten Mittel werden gleichmäßig auf den Hauptfonds, welcher unangerührt während einer Dauer von zehn Jahren vom 1. Januar 1898 ab stehen bleibt, und die Fonds der einzelnen Kreise verteilt, über welch letztere in der Weise disponiert wird, wie es die Kreisvorsitzenden für angebracht halten. Mit dem Hauptfonds ist beabsichtigt, daß er helfend eingreifen solle, wo die eventuelle gesetzliche Pensionskasse nicht ausreicht. Stimmberechtigtes Mitglied ist jeder, der 15 Jahre alt ist und den Mitgliedsbeitrag entrichtet. Die Mitgliedszahl des Vereins wird z. B. auf etwa 5000 veranschlagt. Die Wirksamkeit desselben scheint mit großem Interesse aufgenommen zu werden und im Wachsen begriffen zu sein. Der Landesfonds beträgt jetzt circa 33 000 Kronen und die der Kreise 23 000 Kronen, also zusammen rund 56 000 Kronen, welche in vier Jahren zum Vorteil des hilfsbedürftigen Seemannsstandes eingesammelt sind.

Es bleibt noch übrig, einen kurzen Überblick über die Form zu geben, wie die Seemannsversicherung nach dem vorliegenden Komiteevorschlag gedacht ist. Was oben geschildert ist, zeigt, daß eine obligatorische Seemannsversicherung mit Sehnsucht vom ganzen Seemannsstande erwartet wird. Die Frage ist jetzt, *wie* dies am besten zu lösen ist.

Die erste Frage, welche sich uns hierbei aufdrängt, ist, ob eine besondere Versicherungseinrichtung für Seeleute zu treffen sei, oder ob die Seemannsversicherung in eine mehr allgemeine Versicherung einzubegreifen sei. Das Komitee schlägt eine besondere Seemannsversicherung vor.

[1] „Sjömændenes landsforening.“

Digitized by Google

Dieses scheint das Natürlichste, wenn der Versicherungsgedanke nicht ganz in sich zusammenfallen soll. Wie weiter unten erwähnt, dürfte von einer Krankenversicherung für Seeleute kaum die Rede sein. Dagegen würde die Seemannsversicherung als unzureichend erscheinen, wenn sie nicht auch die Alters- sowie Witwen- und Waisenversicherung umfassen würde. Selbst wenn man die Krankenversicherung auch für die Seeleute mit einrichten würde, müßte die Ordnung auf eine andere Weise vor sich gehen, indem für Rechnung der Seeleute kein System von lokalen Krankenkassen eingerichtet werden könnte. Wie aber bekannt ist, läßt sich sowohl die Unfall- wie die Invaliditätsversicherung am leichtesten auf Grundlage der Krankenkassen durchführen. Eine besondere Seemannsversicherung würde aber leichter sein, da die Berechnung und Einziehung sich besser ins Werk setzen läßt. In der Musterungsinstitution besitzt man den notwendigen Kontrollapparat. Es mag dabei ferner beachtet werden, daß bei einer besonderen Seemannsversicherung eine mehr zufriedenstellende und vollständige Versicherung als bei einer allgemeinen Versicherung in Frage kommen kann. Namentlich gilt es, dem Seemann schon in einem verhältnismäßig frühzeitigeren Alter die Möglichkeit zu geben, sich von der See zurückzuziehen.

Scheint es somit am vorteilhaftesten, die Seemannsversicherung besonders zu ordnen, so ist die nächste Frage, welche Versicherungsarten mit einzubegreifen sind. Die Krankenversicherung stellt sich als weniger notwendig dar. Die Seeleute sind durch das Seefahrtsgesetz ja nach dem Vorerwähnten in Krankheitsfällen soweit günstig gestellt, daß es nicht nötig scheint, eine Krankenversicherung einzubegreifen. Eine solche würde außerdem die Durchführung der Versicherung verteuern und die ganze Versicherung in Gefahr bringen. Dagegen wäre die Unfallversicherung mitzunehmen. Das ist zu allererst notwendig mit Rücksicht auf den hohen Unfallsprozentsatz in der Seefahrt. An Stelle dieser Versicherung den Reedern eine erhöhte Verantwortlichkeitsverpflichtung aufzuerlegen, ist nicht zu empfehlen. Unsere Schiffe gehören zum großen Teil kleinen Reedern und Leuten, welche nicht Kapitalisten sind und die ökonomische Kraft ist demzufolge nur gering. Außerdem ist es bei der unbestimmten Grenze zwischen Unfällen und Invalidität am besten, auch dieses Problem mit dem andern zu lösen. Das Komitee schlägt nämlich eine vollständige Invaliditätsversicherung vor. Um aber der Simulation vorzubeugen, wird die Karenzzeit für den Mann lange ausgedehnt. Dagegen wird angenommen, daß es nicht empfehlenswert sei, eine allgemeine Invaliditätsversicherung durchzuführen, ohne damit die Altersversicherung zu ver-

Digitized by Google

binden. Eine Invaliditätsversicherung würde viele Beschwerlichkeiten mit sich führen und würde mit verschiedenen Willkürlichkeiten behaftet sein. Es ist ein sehr natürlicher Wunsch der Seeleute, zu wissen, daß sie bei einem bestimmten Alter eine Pension erhalten, welche ihnen erlaubt, mit dem Seefahren aufzuhören. Die Erfahrung zeigt auch, daß der Seemann mit dem zunehmenden Alter für seine Arbeit weniger geschickt wird. Er kann wohl auch noch weiter ein brauchbarer Seemann sein, er läßt aber die zähe Geschmeidigkeit vermissen, welche oftmals von ausschlaggebender Bedeutung sein kann. Die Grenze für das Alter darf aber auf Grund der gefahrvollen und anstrengenden Arbeit des Seemanns nicht zu weit hinausgeschoben werden; oft würde er auch am Lande eine Stellung finden, welche er zur Zufriedenheit ausfüllen könnte. Das Komitee schlägt 60 Jahre vor; für Schiffer, erste Steuerleute und erste Maschinisten 65 Jahre. Endlich wird eine Witwen- und Waisenpension vorgeschlagen. Von seiten des Seemannsstandes wird viel Gewicht auf die Todesfallversicherung gelegt. Die Versicherung würde nach dem Entwurf des Komitees umfassen:

1. Erwerbsuntauglichkeit oder Todesfall, durch Unfälle, Klima, Fieber epidemische Krankheiten veranlaßt. (Unfallversicherung.)
2. Erwerbsuntauglichkeit, durch auf andere Weise hervorgerufene körperliche Schwachheit veranlaßt. (Invaliditätsversicherung.)
3. Erwartete Erwerbsuntauglichkeit, durch Alter hervorgerufen. (Altersversicherung.)
4. Todesfall aus anderen Ursachen als unter 1 genannt. (Todesfallversicherung.)

Die Unfallversicherung tritt sofort ein, Invaliditätsversicherung und die damit verbundene Todesfallversicherung nach 12 Monaten, Todesfallversicherung zum Vorteil der Hinterbliebenen nach 100 und die Altersversicherung und die allgemeine Todesfallversicherung nach einer Beitragszahlung von 200 Monaten. Es werden 5 Klassen eingerichtet. 1. Klasse: Schiffsführer und Maschinisten erster Klasse; 2. Klasse: Erste Steuerleute und Maschinisten zweiter Klasse; 3. Klasse: Frachtführer, Steuerleute niedrigerer Klassen, Bootsleute, Zimmerleute, Segelmacher, Stewards, Kajütenwärter sowie Schützen und Schmiede auf Fischereifahrzeugen; 4. Klasse: Matrosen, Leichtmatrosen, Heizer, Bunkerleute, Aufwärter, Köche und Fangleute; 5. Klasse: Jungmänner, Deckjungen, Küchenjungen und Maschinenjungen. Die Maximalpension beträgt in diesen Klassen: 500, 400, 320, 280 und 160 Kronen.

Digitized by Google

1894 wurde vom Storthing eine Kommission zur Behandlung der Frage einer Invaliditäts- und Altersversicherung für das norwegische Volk eingesetzt. Bei dem Vorschlag dieser Kommission sind die Seeleute unter die allgemeine Invaliditätsversicherung einbegriffen. Als einer der Hauptgründe dafür, die Seeleute unter die vorgeschlagene Volksversicherung einzureihen, wird vornehmlich die Bewegung der Seeleute von einer Lebensstellung zur andern angeführt, welche der Seemannsstand vielleicht in einem stärkeren Grade als eine andere Erwerbsklasse mit sich bringt.

Diese beiden Vorschläge liegen zur Zeit den Staatsverwaltungen zur Begutachtung vor. Der Seemannsstand fordert die Durchführung einer besondern Versicherung für sich. Wie die Sache gelöst werden wird, darüber ist es im gegenwärtigen Zeitpunkte (Herbst 1902) unmöglich, sich auszusprechen.

Nachtrag (Ende Juni 1903).

Nachdem unser Aufsatz über die „Wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse des norwegischen Seemannsstandes“ bereits gedruckt war, ist noch durch Gesetz vom 9. Juni 1903 eine Reihe von Veränderungen in der geltenden Gesetzgebung über die öffentliche Kontrolle der Seeschiffahrt und die Stellung der Seeleute eingeführt worden. Die auf Seite 102 dieses Bandes besprochene Regierungsvorlage ist nämlich zum Gesetz erhoben worden, allerdings erst nachdem sie verschiedene Veränderungen im Storthing erfahren hatte. Namentlich ist zu betonen, daß die Bestimmungen über die Tiefladelinie nicht angenommen worden sind. Man hielt hierfür die Zeit noch nicht für reif. Der wichtigste Inhalt des neuen Gesetzes ist folgender:

Es soll eine Kontrolle für die Schiffe eingerichtet werden, die von dem Handelsdepartement durch eine Anzahl von Inspektoren und Aufsichtsbeamten ausgeübt wird. Diese haben einzuschreiten, wo Grund zu eingehender Besichtigung vorliegt, um klarzustellen, ob das Schiff sich in seetüchtigem Zustande befindet, sowie um Untersuchungen bei eingetretenen Schiffsunglücksfällen anzustellen. Wird ein Schiff für seeuntüchtig befunden, worunter zu verstehen ist, daß es infolge von Mängeln an Rumpf, Ausrüstung, Maschinen oder Bemannung oder infolge von Überladung oder fehlerhafter Belastung oder aus anderen Gründen in einer solchen Verfassung ist, daß es als mit größerer Gefahr für das Menschenleben verbunden angesehen werden muß als gewöhnlich, wenn das Schiff zu der betreffenden Fahrt in See geht, so kann das Schiff zurückgehalten werden.

Bei Ankauf eines Schiffes vom Auslande findet eine Prüfung statt. Für das Schiff wird ein Nationalitätsschein ausgestellt, worin Bestimmungen über die Rettungsgeräte, Instrumente u. s. w. und über die Kontrolle der Passagierbote enthalten sind. Es soll auch eine Inspektion von Maschinen und Kesseln stattfinden.

Betreffs der Vorderkastelle wird bestimmt, daß jeder Raum an Bord eines Schiffes von mehr als 100 Registertons Netto-Tragfähigkeit, der zum Schlafraum für die Mannschaft bestimmt ist, einen Raum von mindestens 3,4 km (120 Kubikfuß engl.) pro Mann und eine Deckfläche von mindestens 1,6 qm (17 Quadratfuß engl.) pro Mann haben muß, worin der Raum einbegriffen ist, der von Kojen, Tischen, Bänken, aber nicht von Schränken oder anderen eingebauten Räumen eingenommen wird.

Jeder von der Mannschaft soll eine eigne Koje haben, die mindestens 1,90 m

Digitized by Google

lang und 0,60 m breit sein muß. Für ältere Schiffe wird bestimmt, daß Umbauten oder Verbesserungen von Räumen verlangt werden können, sofern die Größe als unzureichend oder die Räume sonst als unzweckmäßig angesehen werden. Auf einem Schiffe mit 12 Mann Besatzung und darüber sollen besondere Krankenräume vorhanden sein. Der König ist ermächtigt, nähere Vorschriften betreffs guter Pflege, sowie der Einrichtung und Reinhaltung des Vorderkastells zu geben.

Das Gesetz enthält ferner Bestimmungen über die Erlaubnis, Decklasten mitzuführen, ferner über die Ladung von Getreide, Steinkohlen und gefährlichen Stoffen und die Einnahme von Ballast.

Mit Rücksicht auf die Mannschaft sind noch folgende besondere Regeln aufgestellt:

Auf Schiffen für Fahrten außer Landes soll als Heizer oder Kohlentrimmer niemand angenommen werden, der unter 17 Jahren alt ist. Der Schiffer hat darauf zu achten, daß die Mannschaft, welche die erste Wache nach Ausfahrt aus dem Hafen übernehmen soll, Gelegenheit gehabt hat, sich vorher ausreichend auszuruhen.

Jeder, der zum Deckdienst ausgemustert zu werden wünscht, soll durch ein Zeugnis von einem geprüften Arzte nachweisen, daß er die Fähigkeit besitzt, die durch Gesetz oder Reglement angeordneten Farben für die Signallaternen zu unterscheiden und daß er nicht an irgend einem größeren Fehler der Sehkraft überhaupt oder des Gehörs leidet. In Norwegen soll die Mannschaft nicht ausgemustert werden, bevor ein Attest von einem geprüften Arzte beigeschafft wird, wonach der Betreffende nicht an irgend einer bösartigen, ansteckenden Krankheit leidet, worunter auch Tuberkulose in Formen, die eine Gefahr für die Übertragung der Krankheit auf andere mit sich führt, gerechnet wird. Das ärztliche Attest muß im Laufe der letzten 12 Monate ausgestellt sein. Ist Grund zu der Befürchtung vorhanden, daß seine Mannschaft an einer solchen Krankheit leidet, so kann der Schiffer zu ärztlicher Untersuchung an Land anlegen.

Auf See wird die Arbeitszeit für den ganzen Tag nach gewohnheitsmäßiger Art eingeteilt. Bei der Löschung und Ladung soll sich die Arbeitszeit nach der am Platze geltenden richten, sowohl bezüglich der Länge der Arbeitszeit als auch der Einnahme der Mahlzeiten. Soweit die tatsächliche Arbeitszeit hierbei für jemand 10 Stunden des vollen Tages übersteigt, wird dem Betreffenden eine Extrabezahlung von 40 Öre für die Stunde vergütet. Dasselbe gilt für andere Arbeiten während des Aufenthaltes an Land, bestehend in Reinmachen des Schiffsraumes oder der Kessel, Reparaturarbeiten am Schiff oder den Masten oder Heizung der Donkeykessel. Für andere Schiffsarbeit an Land wird solche Extrabezahlung gewährt, wenn sie die 10 Stunden mehr als eine halbe Stunde überschreitet. Die gesamte Arbeitszeit an Land oder auf See, wobei der Wachtdienst während der Fahrt mitrechnet, darf unter keinen Umständen 18 Stunden überschreiten, es sei denn, daß es ausnahmsweise dringend notwendig ist. In diese Maximalzeit ist die Zeit mit eingerechnet, welche zum Einnehmen der Mahlzeit verwendet wird. Demjenigen, welcher 18 Stunden oder ausnahmsweise darüber gearbeitet hat, kommen wenigstens 8 Stunden Ruhe zu.

Diese Bestimmungen über die Arbeitszeit gelten nicht für Fahrzeuge, die der Fischerei, dem Fange oder der Herstellung von Fischprodukten dienen.

Wird jemandem aus der Mannschaft eine Nachtwache an Land zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens auferlegt, so kommt ihm nach Wahl des Schiffsführers eine Arbeitsbefreiung von einer entsprechenden Anzahl Stunden im Laufe des Tages oder eine Extrabezahlung von 25 Öre für die Stunde zu. Bei Arbeiten, mit denen eine Gefahr für Leben oder Glieder als verbunden zu betrachten ist, ist der, welcher die Arbeit leitet, verpflichtet, die nötigen Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Das Gesetz tritt in Kraft von dem Zeitpunkt an, den der König bestimmt.

Digitized by Google

Die Lage der in der Seeschiffahrt Hamburgs beschäftigten Arbeiter.

Von

Dr. Siegfried Heckscher-Hamburg.

Digitized by Google

Einleitung.

Damit der Leser keinen falschen Maßstab an meine Arbeit legt, muß ich von vornherein zwei Momente hervorheben, die für die Art und den Umfang meiner Erhebungen von Bedeutung sind. Einmal reicht das Material, welches ich zum Teil selbst gesammelt und das mir zum Teil in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt worden ist, auch nicht annähernd aus, um die zahlreichen Fragen der Enquete (vergl. „Fragebogen", Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 103, Abt. 1) gründlich und erschöpfend zu beantworten. Daneben muß aber betont werden, daß die Schiffahrt des zweitgrößten Hafens der Welt, das Leben und Leiden der Seeleute, Technik, Gesetzgebung, soziale Fürsorge, Rechte und Pflichten des Unternehmers, des Staates, des Reiches, Unternehmer- und Arbeiter-Organisationen mit Treue darzustellen, eine unermüdliche Arbeit von Jahren und nicht zum wenigsten die freundwillige Unterstützung aller Beteiligten erfordern würde. So kommt es auch, daß ich die Altonaer Schiffahrt und ihr wirtschaftlich-soziales Aussehen zu meinem aufrichtigen Bedauern nicht behandeln konnte. Freilich würden sich für die Schiffsmannschaft kaum wesentlich abweichende Erscheinungen zeigen.

Während ich nun bei der Deputation für Handel und Schiffahrt, bei dem Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie die weitestgehende, bereitwilligste Förderung gefunden habe, hat der Verein Hamburger Reeder als solcher völlig versagt. Ich habe während mehrerer Monate eine Korrespondenz mit dem Verein geführt, in der ich seine Mitarbeit erbat. Wiederholt wurde mir privatim in Aussicht gestellt, daß der Sekretär des Vereins mich bescheiden würde. Der Verein hat aber nie etwas von sich hören lassen. Aus welchen Gründen er diese Haltung

Digitized by Google

eingenommen hat, entzieht sich meiner Beurteilnng. Ferner hat der Verband deutscher Seemaschinisten meine Aufforderung zur Mitarbeit nicht beachtet; der Verein der Offiziere der Handelsmarine-Hamburg hat einer Zusage die Tat erst nach der Drucklegung folgen lassen.

Daß das Interesse für die Arbeit in den Berufskreisen, abgesehen von der Arbeiterorganisation, keineswegs ein lebendiges war, findet vielleicht seine Erklärung in der wachsenden Abneigung der meisten Unternehmer gegen Erhebungen, wie die vorliegende. Außerdem bin ich wiederholt auf den Einwurf gestoßen, daß der Zeitpunkt der Erhebung ein verfehlter und daß es geraten sei, zunächst einmal die Wirkung der neuen Seemannsordnung abzuwarten, ehe der Anstoß zu neuen Reformen gegeben würde. Wenngleich ich das Gewicht dieses Einwandes nicht verkenne, so glaube ich doch, daß er kein durchschlagender ist. Denn das künftige Schicksal der neuen Seemannsordnung wird in kleinem Maßstabe zu einer ähnlichen Entwicklung führen, wie sie die Gewerbeordnung durchgemacht hat. Novellen zur Seemannsordnung werden nicht lange auf sich warten lassen. Und hat nicht die Verabschiedung des Gesetzes im Reichstage selbst mit einer Aufforderung zu weiteren wichtigen Reformen geschlossen? Am 26. April 1902 wurde im Reichstage folgende Resolution mit großer Mehrheit angenommen: „Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, dem Reichstage mit tunlichster Beschleunigung und unter Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen der Handelsmarine über Tiefgang und Ladelinie einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen die Frage einer behördlichen Aufsicht über Seetüchtigkeit, Tiefgang, Bemannung und Verproviantierung von Kauffahrteischiffen geregelt, für Abstellung etwaiger Mängel Sorge getragen und zu diesem Zwecke eine der Oberaufsicht des Reiches unterstehende Instanz bestimmt wird".

Leider zwingt mich der frühe Termin der Drucklegung auf eine Würdigung der Verordnungen des Bundesrats zu verzichten, die ohne Frage von weitgreifender Bedeutung sein werden.

Zu meiner lebhaften Freude ist es mir gelungen, den Hamburger Hafenarzt, Herrn Physikus Dr. Nocht, zu bestimmen, an der Erhebung mitzuarbeiten, soweit es sich um die Fragen über Kost, Volkslogis, Krankenpflege und über Selbstmorde der Schiffsleute handelt.

Die Vorsitzenden des Seemannsverbandes Hamburg hatten mir feierlich eine schriftliche Bearbeitung des Fragebogens versprochen. Als der zugesagte Termin der Fertigstellung bereits verstrichen war, wurde

Digitized by Google

das überaus freundliche Versprechen aus prinzipiellen Gründen vom Zentralvorstande leider widerrufen.

Zum Schluß spreche ich auch an dieser Stelle Herrn Generaldirektor Ballin, Herrn Kapitän Fokkes, Herrn Rat Kirchenpauer, Herrn Paul Müller, Herrn Steuermann Pickart, Herrn Direktor Schauseil, Herrn Dr. Thieß und allen denen, die meine Arbeit gütigst gefördert haben, meinen wärmsten Dank aus.

Stand der Hamburger Seeschiffahrt.

Nach der Statistik des Seemannsamtes in Hamburg war der Bestand der hamburgischen Reederei Ende 1901:

			ca. Mann		Netto-Raumgehalt ca. Reg.-Tons	
205	(201)	Segelschiffe	mit 3 144	(3 237)[1]	207 958	(214 426)
115	(89)	Leichter	„ 423	(324)	34 592	(25 763)
18	(21)	Luftfahrzeuge	„ 96	(112)	501	(657)
526	(482)	Seedampfschiffe	„ 18 606	(16 827)	843 635	(746 126)
10	(10)	Hochseefischerei-Dampfschiffe .	„ 101	(100)	327	(334)
Zus. 874	(803)	Schiffe	mit 22 370	(20 600)	1 087 013	(987 306)

Finkenwärder Hochseefischerei-Fahrzeuge:

130 (140) Segelschiffe mit ca. 390 (420) Mann, Netto-Raumgehalt ca. 4100 (4397) Reg.-Tons.

Nach derselben Statistik wurden im Jahre 1901 angemustert:
51 233 Mann für 2606 Schiffe.

Unter den Angemusterten befinden sich	Steuerleute	Ärzte	Verwalter	Zimmerleute	Bootsleute	Köche und Bäcker	Quartermasters	Segelmacher
Hamburger	255	9	26	84	23	173	16	9
Sonstige Deutsche . . .	2 968	342	208	1 028	1 030	3 019	648	55
Ausländer	12	4	—	32	31	108	18	25
Zusammen	3 235	355	234	1 114	1 084	3 300	682	89

[1] Die entsprechenden Ziffern für 1900 sind in Klammern eingeschlossen.

Digitized by Google

Unter den Angemusterten befinden sich	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Stewards u. Stewardesses	Maschinisten u. Assistenten	Feuerleute	Diverse	Total
Hamburger	565	428	410	1 524	845	1 340	219	5 926
Sonstige Deutsche . . .	7 677	1 973	1 124	5 123	3 761	12 700	1 151	42 807
Ausländer	808	81	50	137	55	1 080	59	2 500
Zusammen	9 050	2 482	1 584	6 784	4 661	15 120	1 429	51 233

Unter den Angemusterten befanden sich

48 194 Mann für 2272 Hamburger Schiffe
und 3 039 " " 334 sonstige deutsche Schiffe.

Unter den 2272 Hamburger Schiffen befanden sich

1 944 Dampfschiffe mit 46 019 Mann
und 328 Segelschiffe " 2 175 "

Unter den 334 sonst deutschen Schiffen befanden sich

206 Dampfschiffe mit 2 627 Mann
und 128 Segelschiffe " 412 "

Unter den 51 233 Angemusterten waren:

1. Deckpersonal (Steuerleute, Verwalter, Zimmerleute, Bootsleute, Quartermasters, Segelmacher, Matrosen, Leichtmatrosen und Jungen) . . . . . 19 584 Mann
2. Maschinenpersonal (Maschinisten, Assistenten und Feuerleute) . . . . . 19 781 "
3. Aufwartungspersonal (Ärzte, Köche, Bäcker, Stewards, Stewardesses und diverse) . . . . . 11 868 "

Die Besatzung der der Seeberufsgenossenschaft angehörigen Hamburger Schiffe betrug im Jahre 1902 nach Dienstzweigen geordnet:

I. Auf Segelschiffen:

Seemännisches Personal		Sonstiges Personal	
Schiffer und Steuerleute	Sonstiges seemännisches Personal	Ärzte, Zahl-, Proviantmeister und sonstige im Offizierrang stehende Personen	Nicht im Offizierrang stehendes Personal
597	2965	2	7

Digitized by Google

II. Auf Dampfschiffen:

Seemännisches Personal		Maschinenpersonal		Sonstiges Personal	
Schiffer und Steuerleute	Sonstiges seemännisches Personal	Maschinisten	Sonstiges Maschinenpersonal	Ärzte, Zahl-, Proviantmeister und sonstige im Offizierrang stehende Personen (Oberstewards, Oberköche usw.)	Nicht im Offizierrang stehendes Personal
1955	5797	1639	7132	607	4373

Die farbige Besatzung auf Hamburger Schiffen betrug 1599 Mann, und zwar 1078 Chinesen, 1 Malaye, 1 Siamese, 2 Japaner, 255 Inder (Laskaren), 13 Araber, 194 Neger und 55 Südseeinsulaner.

Im Jahre 1901 wurde Erlaubnis zur Anmusterung für nichtdeutsche Schiffe erteilt an 1758 deutsche Seeleute und zwar für

argentinische Schiffe	in 95 Fällen	norwegische Schiffe	in 81 Fällen
belgische "	" 9 "	österreichische "	" 20 "
dänische "	" 37 "	peruanische "	" 9 "
englische "	" 1435 "	russische "	" 38 "
holländische "	" 14 "	schwedische "	" 12 "
italienische "	" 8 "		

Unter den in Hamburg angemusterten 2500 Ausländern waren:

Afrikaner	6	Italiener	30
Amerikaner	208	Luxemburger	2
Belgier	18	Norweger	144
Bulgaren	2	Österreicher	285
Chinesen	468	Portugiesen	4
Dänen	414	Rumänen	2
Engländer	31	Russen	134
Franzosen	10	Schweden	334
Griechen	5	Schweizer	133
Holländer	107	Spanier	17
Japaner	3	Serben	1
Indier	139	Türken	3

Digitized by Google

Nach den einzelnen Monaten aufgeführt, stellte sich die Anmusterung der Schiffe folgendermaßen:

1901	Zahl der Schiffe: Hamburger Dampfschiffe	Hamburger Segelschiffe	Sonstige deutsche Dampfschiffe	Sonstige deutsche Segelschiffe	Total Schiffe	Zahl der Mannschaft: Für Hamburger Dampfschiffe	Für Hamburger Segelschiffe	Für sonstige deutsche Dampfschiffe	Für sonstige deutsche Segelschiffe	Total Mann
Januar	143	30	17	20	210	3 645	154	226	38	4 063
Februar	137	24	11	5	177	3 578	183	205	27	3 993
März	162	33	11	17	223	3 986	123	180	74	4 363
April	172	33	16	12	233	4 796	252	199	39	5 286
Mai	169	35	23	12	239	4 057	289	208	42	4 596
Juni	172	24	13	12	221	4 086	261	149	32	4 528
Juli	174	26	19	8	227	3 959	173	300	25	4 457
August	181	30	20	14	245	4 182	200	246	37	4 665
September	158	29	18	9	214	3 471	150	256	25	3 902
Oktober	183	21	16	3	223	3 742	175	202	3	4 122
November	150	17	20	9	196	3 342	93	214	37	3 686
Dezember	143	26	22	7	198	3 175	122	242	33	3 572
Zusammen	1 944	328	206	128	2 606	46 019	2 175	2 627	412	51 233

Digitized by Google

Musterungsstelle in Finkenwärder.
Angemustert wurden 475 Mann für 221 Hochsee-Fischerei-Fahrzeuge.

Unter den Angemusterten befanden sich	Steuerleute	Matrosen	Leichtmatrosen	Köche und Jungen	Total
Hamburger	62	9	14	46	131
Sonstige Deutsche . . .	91	33	70	137	331
Ausländer	1	1	4	7	13
Zusammen	154	43	88	190	475

Gegen 535 Mann für 226 Schiffe im Vorjahre.

Abmusterungen für 1901.

Abgemustert wurden 48522 Mann von 2676 Schiffen.

Unter den Abgemusterten befanden sich
4524 Mann von 2357 hamburgischen Schiffen
und 3281 " " 319 sonstigen deutschen Schiffen.

Unter den 2357 hamburgischen Schiffen befanden sich
2046 Dampfschiffe mit 43340 Mann
und 311 Segelschiffe " 1901 "

Unter den sonstigen deutschen Schiffen befanden sich
206 Dampfschiffe mit 2929 Mann
und 113 Segelschiffe " 352 "

Von den An- und Abmusterungen entfielen nach dem Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie auf diese Gesellschaft:

Im Jahre 1902	357 Seeschiffe	mit 18874 Mann
	23 Seeleichter und Schlepper	" 325 "
zusammen	380 Schiffe	mit 19199 Mann
gegen	382 "	" 19645 "

im Vorjahre.

Die Anmusterungen der Hamburg-Amerika-Linie verteilten sich nach den Dienstleistungen wie folgt:

	Offiziere	Zahlmeister, Proviantmeister, Zahlmeisterassistenten	Ärzte und Arztgehilfen	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen
1901	696	178	181	295	260	262	2749	1086	908
1902	612	210	212	263	257	235	2296	1001	841
	— 84	+ 32	+ 31	— 32	— 3	— 27	+ 147	— 85	— 67

Digitized by Google

	Köche	Bäcker, Konditoren, Schlachter, Kochsmaate	Stewards und Stewardessen	Maschinisten und Assistenten	Heizer	Trimmer	Diverse	Summa
1901	426	1029	3851	1413	3446	3081	384	19 645
1902	499	1015	4262	1271	3224	2762	239	19 199
	+ 73	— 14	+ 411	— 142	— 222	— 319	— 145	— 446

Abgemustert wurden für die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1902

365 Seeschiffe mit 19573 Mann
23 Seeleichter und Schlepper " 246 "

total 388 Schiffe mit 19819 Mann
gegen 375 " " 18630 " im Vorjahr.

Differenz + 13 Schiffe mit + 1180 Mann

Von den Angemusterten wurden durch das Heuerbureau[1] der Hamburg-Amerika-Linie 16258 Mann gegen 15451 Mann im Vorjahre angenommen.

Die angenommenen Leute verteilen sich nach den Dienststellungen wie folgt:

	Arztgehilfen u. Barbiere	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen
1901	38	233	194	177	2075	1037	883
1902	71	247	242	216	2174	969	838
	+ 33	+ 14	+ 48	+ 39	+ 99	— 68	— 45

	Köche	Bäcker, Konditoren, Schlächter, Kochsmaate	Stewards u. Stewardessen	Heizer	Trimmer	Diverse	Summa
1901	348	986	3491	2894	2959	136	15451
1902	473	986	4101	3065	2667	209	16258
	+ 25	—	+ 610	+ 171	— 292	+ 73	+ 807

[1] Das Nähere über das Heuerbureau s. unt. S. 194 ff.

Digitized by Google

Nach den einzelnen Monaten stellen sich wie folgt:

	a) Anmusterungen		b) Abmusterungen		c) durch das Heuerbureau angenommene Leute
	Zahl der		Zahl der		
	Schiffe	Mannschaft	Schiffe	Mannschaft	
Januar . . .	28	1 336	30	1 164	651
Februar . . .	26	1 414	25	879	1 136
März	30	1 351	29	1 658	1 148
April	40	2 759	30	1 908	2 425
Mai	37	1 857	35	2 103	1 686
Juni	32	1 664	32	1 901	1 486
Juli	28	1 154	34	1 571	997
August	37	1 695	34	1 921	1 520
September . .	35	1 916	32	1 616	1 664
Oktober . . .	28	1 563	36	1 457	1 387
November . . .	29	1 258	34	1 527	1 111
Dezember . . .	30	1 232	37	2 114	1 047
	380	19 199	388	19 819	16 258

Die Abmusterungen verteilen sich nach den Dienststellungen wie folgt:

	Offiziere	Zahlmeister, Proviantmeister, Zahlmeisterassistenten	Ärzte und Arztgehilfen	Zimmerleute	Bootsleute	Steurer	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen
1901	619	167	180	261	243	247	2033	955	766
1902	599	165	203	241	259	227	2165	959	720
	— 20	— 2	+ 23	— 20	+ 16	— 20	+ 132	+ 4	— 46

	Köche	Bäcker, Konditoren, Schlächter, Kochsmaate	Stewards und Stewardessen	Maschinisten und Assistenten	Heizer	Trimmer	Diverse	Summa
1901	399	899	3506	1318	3116	2693	1228	18 630
1902	470	962	4343	1190	3161	2402	1753	19 819
	+ 71	+ 63	+ 837	— 128	+ 45	— 291	+ 525	+ 1 189

Digitized by Google

Über ihre Schiffsbesatzungen habe ich von der Hamburg-Amerika-Linie folgende weitere Angaben erhalten.

Anfang 1902 betrug die Zahl der Besatzung 8044 (mittlerweile wieder einige Hundert mehr). Davon gehören zur Deckmannschaft 4868 Mann — oder eigentlich nur 4777 „Mann", denn in der Gesamtzahl sind 91 Frauen, die Stewardessen, mitgezählt. Auf den Schiffen sind 119 Kapitäne, 119 erste Offiziere, 131 zweite, 68 dritte und 16 vierte Offiziere, dazu 29 dritte Offiziere und Verwalter, 16 Zahlmeister, 33 Verwalter, 47 Zahlmeister-Assistenten. Zu den Schiffsoffizieren zählen auch die 54 Ärzte, denen 26 Arztgehilfen beigegeben sind. An der Spitze der Seeleute stehen 128 Bootsleute und 154 Quartermeister. Zu ihnen kommen 891 Matrosen, 355 Leichtmatrosen, 193 Schiffsjungen. Den Seeleuten an die Seite tritt als nächste große Gruppe die der Köche: 7 Oberköche, 119 erste und 64 zweite Köche, 26 Dampfköche, 28 Konditoren, 47 Bäcker, 24 Schlachter, 252 Kochsmaate. Noch weit beträchtlicher ist die Zahl der Stewards. Unter 92 Oberstewards, 7 Gepäckmeistern und 18 Oberstewards-Assistenten arbeiten 7 Wäschestewards, 10 Badestewards, die schon erwähnten 91 Stewardessen, 55 Pantrystewards, 116 Messestewards, 928 Stewards, 23 Telegraphenstewards und 146 Zwischenstewards. Zu den verschiedenen Handwerken, die an Bord vertreten sind, gehören 7 Drucker (zugleich Stewards), 17 Barbiere, 37 Küper, 140 Zimmerleute, 7 Tischler, 7 Klempner, 104 Musiker (zugleich Stewards). Zum Schluß dieser Gruppe sind noch 110 Aufwäscher zu nennen.

Diesem Deckpersonal stehen als eine nicht minder wichtige Gruppe die 2852 Mann gegenüber, welche die Schiffsmaschinen zu bedienen haben, an ihrer Spitze 4 Ingenieure, 13 Obermaschinisten, 107 erste, 120 zweite, 139 dritte und 92 vierte Maschinisten, 6 Elektriker und 252 Assistenten. Unter ihnen arbeiten 50 Oberheizer, 104 Storekeeper (Verwalter der Vorräte), 102 Schmierer, 952 Heizer, 845 Trimmer (Kohlenzieher) und 66 Jungen.

Auf den Dampfern der ostasiatischen Fahrt treten als gesonderte Gruppe noch die Chinesen hinzu. Von den 324 Chinesen, die zur Besatzung gehören, sind 30 Oberheizer, 186 Heizer, 76 Trimmer, 16 Köche, 4 Jungen und 12 Waschleute.

In enger Verbindung in Bezug auf Tätigkeit und Personalersatz mit den Seeschiffen der Hamburg-Amerika-Linie steht die Flotte der Flußfahrzeuge der gleichen Gesellschaft, welche dem Seeverkehr ergänzend dient. Auf den 114 kleineren Fahrzeugen der Gesellschaft befand

Digitized by Google

sich Anfang 1902 eine Besatzung von 623 Mann, und zwar auf 4 Salondampfern 61 Mann, auf 7 Seeschleppern 58, auf 11 Flußschleppern 39, auf 13 Barkassen 21, auf 25 Seeleichtern 205, auf 25 Flußleichtern 141, auf 8 amerikanischen Leichtern 34, auf 5 Kastenschuten 6, auf 3 Getreidehebern 39 und auf 13 sonstigen Fahrzeugen 19 Mann; nach Berufsgruppen 126 Kapitäne und Steuerleute, 67 Boots- oder Bestleute, 4 Zimmerleute, 236 Matrosen, 4 Leichtmatrosen, 65 Köche, 43 Maschinisten nebst 1 Assistenten, 33 Meister, 43 Heizer, 1 Trimmer.

Nach dieser Aufstellung ist die Zahl der wirklichen Seeleute geringer als die des Aufwärterpersonals, der Ärzte und Handwerker 2174 gegenüber 2542. Das Bild wird noch zu Gunsten des nichtseemännischen Personals verschoben, wenn man die Mehrzahl der Schiffsjungen ausscheidet. Das ist aber berechtigt; denn von einer wirklich seemännischen Tätigkeit der Schiffsjungen auf den Dampfschiffen wird man im allgemeinen kaum reden dürfen. Im Scheuern des Decks, in der Reinigung des Logis erschöpft sich nahezu ihre Tätigkeit. Sie erinnern, insbesondere auf den größeren Dampfschiffen, lebhaft an die jungen Boten in den Hotels. — Am größten ist das Maschinenpersonal, 2852 Mann.

Für die Zwecke der Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse hat die Seeberufsgenossenschaft an die Kapitäne sämtlicher versicherter Schiffe Fragebogen versandt. Bis jetzt sind Fragebogen über etwa 3000 Schiffe eingegangen. Nur noch 40 in großer Fahrt beschäftigte Segelschiffe stehen noch aus. Im ganzen sind für diese etwa 3000 Schiffe 47 780 Mann[1] gemeldet. Diese 47 780 Mann setzen sich zusammen aus 42 952 Weißen und 4828 Farbigen. Die ersteren verteilen sich auf die einzelnen Dienstchargen, geordnet nach den Klassen der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. Dezember 1900 wie folgt[2]:

Klasse	Unterklasse	Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen	Anzahl der gezählten Personen
I.		Schiffer	
	a.	auf Dampf- und eisernen Segelschiffen in großer Fahrt	793
	b.	auf hölzernen Segelschiffen in großer Fahrt sowie auf größeren Küstendampfern	142
	c.	auf kleineren Küstendampfern und Segelschiffen in kleiner Fahrt.	334
	d.	auf Wattenschiffen, Torfschiffen, Marktschiffen und Seekähnen	115
		Übertrag	1384

[1] Vergl. auch unten S. 162 ff.

[2] Vergl. den Jahresbericht der Seeberufsgenossenschaft für 1902.

Digitized by Google

Klasse	Unterklasse	Bezeichnung der zur Seeschiffahrt gehörigen Personen	Anzahl der gezählten Personen
		Übertrag	1 384
II.		Schiffsoffiziere und Steuerleute	
	a.	erste Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern	214
	b.	zweite Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, erste Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, sowie Ärzte, Verwalter, Zahlmeister und andere Offiziere in ähnlicher Stellung . .	1 108
	c.	dritte Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, zweite Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, erste Offiziere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen, Ober-Steuerleute, sowie Einzel-Steuerleute auf Dampfschiffen, ferner Köche erster Ordnung (Ober-Köche) und Aufwärter erster Ordnung (Ober-Stewards)	1 689
	d.	vierte Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, dritte Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, zweite Offiziere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen, Unter-Steuerleute, sowie Einzel-Steuerleute auf Segelschiffen	761
III.		Maschinisten	
	a.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent I. Klasse erforderlich ist	493
	b.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent II. Klasse erforderlich ist	952
	c.	in Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent III. Klasse erforderlich ist	1 206
	d.	in sonstigen Stellen	669
IV.		Bootsleute, Zimmerleute, Zahlmeistergehilfen, Maschinisten-Assistenten, Bestmänner, Köche und Aufwärter (Stewards) mittlerer Ordnung und andere Seeleute in Stellung von Unteroffizieren	5 860
V.		Heizer, Donkeymen, Arztgehilfen sowie Quartermaster	6 382
VI.		Vollmatrosen, Segelmacher, Schmiede, Klempner, Schlächter, Bäcker, Konditoren, Barbiere und andere Handwerker	10 127
VII.		Kohlenzieher, Trimmer	2 572
VIII.		Leichtmatrosen, Halbmänner, Jungmänner sowie Köche und Aufwärter niederer Ordnung, Kochsmaaten, Aufwärterinnen und ähnliche untere Bedienstete	7 348
IX.		Schiffsjungen	2 187
		Zusammen	42 952

Digitized by Google

Über die Staatsangehörigkeit der gezählten Personen gibt die folgende Tabelle näheren Aufschluß:

Klasse	Reichsangehörige	Ausländer
I a	792	1
b	141	1
c	310	24
d	115	—
II a	214	—
b	1 074	34
c	1 664	25
d	751	10
III a	487	6
b	942	10
c	1 193	13
d	658	11
IV	5 453	407
V	5 898	484
VI	8 154	1 973
VII	2 200	372
VIII	6 898	450
IX	2 090	97
	zusammen 39 034,	dazu 3 918 = 42 952 Personen

Bezüglich ihrer Nationalität verteilen sich die 3918 weißen Ausländer wie folgt:

	Mann		Mann
Schweden	516	Portugiesen	41
Norweger	310	Italiener	559
Dänen	507	Österreicher	225
Russen	243	Ungarn	18
Finnländer	101	Rumänen	1
Holländer	655	Bulgaren	1
Engländer (Mutterland u. Kolon.)	167	Türken	15
Franzosen	30	Griechen	19
Belgier	74	Ägypter	2
Luxemburger	4	Nordamerikaner	142
Schweizer	174	Südamerikaner	65
Spanier	49	Zusammen	3918

Von den 4828 Farbigen waren:

	Mann		Mann
Japaner	9	Philippiner	2
Chinesen	3082	Südseeinsulaner	88
Malayen	210	Sansibariten	1
Inder	1217	Araber	13
Siamesen	1	Neger	205
		Zusammen	4828

Digitized by Google

Die Anzahl der vorhandenen Ehefrauen und unter 15 Jahre alten Kinder der weißen Mannschaft erhellt aus folgender Tabelle:

Klasse	a. von Reichsangehörigen		b. von Ausländern	
	Ehefrauen	Kinder	Ehefrauen	Kinder
I a	646	984	1	1
b	131	245	1	—
c	276	629	22	53
d	89	179	—	—
II a	133	177	—	—
b	460	523	13	11
c	690	826	13	24
d	133	241	7	7
III a	377	575	6	14
b	575	799	10	15
c	554	823	7	7
d	232	325	6	10
IV	1 945	3 028	161	263
V	1 377	2 296	94	158
VI	1 572	2 733	231	419
VII	128	210	52	91
VIII	545	889	32	69
IX	—	—	3	4
zusammen	9 863	15 482	659	1146

Unter Berücksichtigung der gesamten weißen Besatzung sowie der sämtlichen weißen Ehefrauen ergeben sich, was die Frage der Verheiratung anlangt, für die einzelnen Klassen folgende Prozentsätze:

Klasse	Vorhandene Mannschaften	Vorhandene Ehefrauen	Prozentsatz der Verheirateten
I a	793	647	81,59
b	142	132	92,96
c	334	298	89,22
d	115	89	77,39
II a	214	133	62,15
b	1 108	473	42,69
c	1 689	703	41,62
d	761	140	18,40
III a	493	383	77,69
b	952	585	61,45
c	1 206	561	46,52
d	669	238	35,58
IV	5 860	2 106	35,94
V	6 382	1 471	23,05
VI	10 127	1 803	17,80
VII	2 572	180	7,00
VIII	7 348	577	7,85
IX	2 187	3	0,14
zusammen	42 952	10 522	= 24,50 im Durchschnitt.

Digitized by Google

Über das Durchschnittsalter der weißen Mannschaften sowie ihrer Frauen und unter 15 Jahre alten Kinder geben die folgenden Ziffern näheren Aufschluß:

Klasse	Männer (verh. u. ledig zus.) Jahre	Frauen Jahre	Kinder Jahre
I a	42,80	37,33	6,88
b	42,79	39,24	6,15
c	40,05	36,88	6,38
d	38,37	36,75	6,64
II a	34,98	30,01	4,70
b	32,78	30,49	4,92
c	32,13	32,54	5,77
d	27,99	34,13	5,78
III a	39,71	34,69	6,68
b	34,42	32,55	5,82
c	32,47	33,48	6,20
d	30,44	32,98	5,39
IV	31,12	35,13	6,29
V	29,43	32,87	5,70
VI	27,18	33,77	5,94
VII	24,26	29,89	5,22
VIII	22,28	30,49	5,86
IX	16,10	24,00	3,50
Durchschnitt	27,84	33,73	6,00

* * *

Nach dem Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft betrug der Brutto-Raumgehalt in Kubikmetern aller zur Seeberufsgenossenschaft gehörenden Fahrzeuge Hamburgs:

	Hölzerne Segler		Eiserne Segler		Dampfer	
Bestand am	1. Jan. 88	1. Jan. 02	1. Jan. 88	1. Jan. 02	1. Jan. 88	1. Jan. 02
	218 288	39 623	254 741	644 534	875 062	3 876 832

Für alle 6 Sektionen der Berufsgenossenschaft
haben hölzerne Segler abgenommen: 1 374 405 = 81 %
haben eiserne Segler zugenommen: 795 742 = 176 %
haben Dampfer zugenommen: 4 998 953 = 265 %.

Über die Größe und Rentabilität einiger Hamburger Reedereien finden sich im Nautikus (1902) folgende Angaben:

Digitized by Google

Name der Reederei	Jahreszahl	Aktienkapital	Anleihe	Dividende %	Zahl der Seeschiffe	Brutto-Raumgehalt in Tonnen	Anzahl der beförderten Personen	Beförderte Frachtmenge
Hamburg—Amerika-Linie	1897	45 000 000	13 500 000	6	66	323 232	73 089	2 304 78
	1900	80 000 000	12 375 000	10	113	585 128	166 539	3 195 68
	1901	80 000 000	39 500 000	6	127	630 091	211 617	4 252 00
Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft	1900	9 000 000	1 700 000	12	19	rd. 86 000	Nur Frachtverkehr	etwa 365 00
	1901	12 000 000	1 900 000	8	26 (einschl. 4 Küstendampfer)	104 000		540 00
Deutsche Ostafrika-Linie Hamburg	1897	5 000 000	1 200 000	3	12	28 586	5 767	Tonnen 82 61
	1900	10 000 000	—	8	14	36 967	6 549	110 08
	1901	10 000 000	3 000 000	2	17	49 997	5 816	121 32
F. Laeisz, Hamburg	1897	—	—	—	15	29 016	—	—
	1900	—	—	—	16	32 116	—	—
	1901	—	—	—	15	29 271	—	—
Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.	1897	7 500 000	3 800 000	12	27 u. 3 i. Bau	106 330	13 183	573 60
	1900	11 250 000	3 200 000	10	32	125 820	14 267	788 50
	1901	11 250 000	3 000 000 (im Laufe des Jahres 1901 erhöht auf 600 000)	4	31 u. 2 i. Bau	130 000	20 692	744 25
Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft	1897	9 000 000	21 000 000	—	18	57 208	keine	Tonnen à 1016 k Petroleu 557 56
	1900	9 000 000	21 000 000	—	17	54 498	do.	545 89
	1901	9 000 000	21 000 000	—	16	52 117	do.	566 43
Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft	1900	2 400 000	—	—	9	14 008		
	1901	2 400 000	—	—	9	14 674		
Woermann-Linie	1897				17	34 200		
	1900				26	48 800		
	1901				28	55 900		
	1902				34	73 300		
Deutsche Levante-Linie	1897	1 100 000	600 000	6	10	19 500		
	1900	4 000 000	400 000	10	21	45 088		
	1901	6 000 000	300 000	9¾	20	43 034		
	1902	—	3 000 000	—	—	—		
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos"	1897	8 000 000		7½	20	65 513	3 698	250 5
	1900	11 000 000		15	29	105 489	4 787	388 0
	1901	11 000 000		12	27	105 489	5 562	411 7

Digitized by Google

Da ich nähere Aufschlüsse über den Stand und die Entwicklung der übrigen Reedereien nicht erhalten habe, so muß ich mich auf eine kurze Betrachtung der Geschichte unserer weitaus bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaft, der Hamburg-Amerika-Linie[1] beschränken. Die Hamburg-Amerika-Linie ist eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 100 Millionen Mark. Sie wurde im Jahre 1847 mit einem Kapital von 465 000 Mark begründet. Im Oktober 1848 begann die Gesellschaft den Betrieb mit zwei Seglern „Deutschland" und „Nordamerika". Heute betreibt die Amerika-Linie 38 regelmäßige Linien. Ihre Flotte besteht aus 122 Seedampfern und 155 Hilfsfahrzeugen (Schleppern, Leichtern, Flußschiffen u. s. w.). Nach dem Bericht über das Geschäftsjahr 1901 ergab die Abrechnung einen Betriebsgewinn von

	20 348 314,88	Mk.
Nach Abzug der Zinsen auf die Prioritätsanleihen	993 793,75	»
bleiben	19 354 521,13	»
Hiervon sind verwendet zu Abschreibungen vom Werte der Schiffe, zur Dotierung des Reserve-Assekuranz- und Erneuerungskontos	14 429 453,74	»
Von dem sich ergebenden Restbetrage von	4 925 067,39	»
verbleibt nach Abzug der Tantieme ein Saldo von . . .	4 800 000,—	»

welcher die Verteilung einer Dividende von 6 % auf das Aktienkapital oder von 60 Mk. pro Aktie gestattet.

Über die Jahresgewinne, Abschreibungen und Tonnage der Hamburg-Amerika-Linie gibt die folgende Tabelle für die Jahre 1886—1900 Auskunft.

Jahr	Gesamter Geschäftsgewinn	Abschreibungen	Kapitaldividende in Prozenten	Der Ozeandampfer	
	in 1000 Mk.			Schiffsraum in Bruttoregistertonnen	Buchwert in 1000 Mk.
				am Jahresschluß	
1886	2 414	1 423	4	67 237	16 510
1887	3 495	2 008	6	65 021	16 044
1888	5 098	2 759	8½	69 878	16 052
1889	6 362	2 973	11	104 225	30 125
1890	6 066	2 702	8	122 883	37 090

[1] Für nähere Einzelheiten verweise ich auf die Jahresberichte der Hamburg-Amerika-Linie und auf den Aufsatz von Dr. K. Thieß, Die Entwicklung der Hamburg-Amerika-Linie von 1847—1901, Jahrbücher für Nationalökonomie, Band 21, Heft 6.

Digitized by Google

Jahr	Gesamter Geschäfts-gewinn	Ab-schreibungen	Kapital-dividende in Prozenten	Der Ozeandampfer	
	in 1000 Mk.			Schiffsraum in Brutto-registertonnen	Buchwert in 1000 Mk.
				am Jahresschluß	
1891	5 475	3 021	5	138 479	42 125
1892	4 898	3 944	0	145 682	39 720
1893	4 792	3 619	0	153 629	38 725
1894	3 200	2 304	0	181 838	46 900
1895	6 725	4 083	5	173 985	44 890
1896	9 235	5 994	8	192 878	44 118
1897	9 768	6 064	6	227 082	53 079
1898	15 217	10 082	8	262 948	56 459
1899	18 932	12 449	8	335 238	73 695
1900	25 183	15 450	10	423 932	102 000

Für 1902 ist eine Dividende von 4½ % zur Auszahlung gelangt (1901: 6 %). Im Jahre 1902 wurde die Hamburg-Amerika-Linie mit 514 728 Mark zur staatlichen Einkommensteuer herangezogen. Ihre entsprechenden Steuern betrugen im Jahre 1901 495 245 Mark, im Jahre 1898 159 381 Mark, im Jahre 1897 71 331 Mark.

Bis in die erste Hälfte des Jahres 1901 hat eine günstige Konjunktur angehalten. Dann aber trat auf dem nordamerikanischen Frachtenmarkt plötzlich und anhaltend ein Rückgang ein. Die Ursache dieser ungünstigen Entwicklung, die auffallend genug mit dem Zusammenbruche verschiedener industrieller Unternehmungen und Bankinstitute in Deutschland zusammenfällt, ist jedenfalls zu einem erheblichen Teile auf die ungünstige Maisernte in den Vereinigten Staaten zurückzuführen. Leider hat dieser Rückgang auch noch im Jahre 1902 angehalten. In dem Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg für das Jahr 1902 finden sich über diese Entwicklung die folgenden, m. E. höchst beachtenswerten Betrachtungen:

„Auch für die Schiffahrt sind nach einer Reihe guter Jahre wieder die mageren angebrochen. Auch bei ihr ist der Umschwung schon im Laufe des vorigen Jahres eingetreten; da aber die ersten Monate desselben noch günstig waren und vielfach noch die früher abgeschlossenen Frachten und Charters liefen, trat er in den Ergebnissen des Jahres noch weniger hervor. In diesem Jahre hat aber der Tiefstand der Frachten, den wir in unserem letzten Berichte gekennzeichnet haben, nicht nur ange-

Digitized by Google

halten, sondern sich noch weiter verschärft. Der im Frühjahr erhoffte Aufschwung ist nicht eingetreten, und ebenso haben die im Herbst an die reiche Maisernte in den Vereinigten Staaten geknüpften Hoffnungen sich noch nicht erfüllt. Die regelmäßigen Linien klagen über Mangel an Frachtgut für ihre stark vermehrten Flotten, und in der freien Frachtfahrt war es fast unmöglich, für die Schiffe eine die Kosten deckende Verwendung zu finden. So sind z. B Dampferfrachten für Kohlen nach dem La Plata von 13 bis 14 sh zu Anfang des Jahres auf 7/9 d bis 8 sh gefallen, Rückfrachten von San Francisco nach Europa von 30 sh auf 17/6 d, Reisfrachten von Ostindien von 21 bis 22 sh auf 19 sh, ja 17/6 d, ebenso Seglerfrachten von San Francisco von 30 sh, nach vorübergehender Steigerung bis auf 32/6 d, auf 15 sh, Salpeterfrachten von 23 bis 25 sh zeitweise auf 11/3 d, und für Zeitcharters ist die Rate von 3/3 bis 3/6 d auf 3 sh, ja 2/10½ d zurückgegangen. So ist es erklärlich, daß in allen Ländern die Zahl der beschäftigungslos aufliegenden Schiffe sich mehrt. Erfreulicherweise hat wenigstens für die am Passagierverkehr beteiligten Reedereien die bedeutende Zunahme dieses Verkehrs, die sich sowohl auf den Ausreisen wie auf den Rückreisen einstellte, einen gewissen Ausgleich gegen die ungünstige Lage des Güterverkehrs geboten.

„Ein Ereignis von hervorragender Bedeutung auf dem Gebiete der Schiffahrt war die Gründung des Morgan-Trusts für den Verkehr zwischen Europa und Nordamerika, der die an diesem Verkehr beteiligten englischen und amerikanischen Reedereien, mit Ausnahme der Cunard- und einiger anderer Linien, in sich zusammenfaßte, sowie die Vereinbarung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd mit dem Trust. Es ist ein erfreulicher Beweis für die Stellung, die sich die deutsche Reederei, und die sich insbesondere die beiden genannten Gesellschaften errungen haben, daß sie sich dem mächtigen amerikanischen Unternehmen gegenüber ihre volle Selbständigkeit unter günstigen Bedingungen erhalten konnten. Die getroffene Vereinbarung wird sich aller Voraussicht nach durch die zweckmäßige Regelung des fraglichen Verkehrs nicht nur für die betreffenden Reedereien, sondern auch für die weiten Kreise der sonst an diesem Verkehr Beteiligten als nützlich erweisen.

„Von großer Tragweite ist die hohe Subvention, die die englische Regierung in Rücksicht auf diese Vorgänge der Cunard-Linie gewährt hat, und welche, unverkennbar über das Maß der Gegenleistung für geforderte Leistungen weit hinausgehend, ein direktes Geschenk an die Linie darstellt. Den Unterstützungen, die bisher schon Länder, deren Reederei von geringerer Bedeutung ist, dieser gewähren, konnten die Reedereien

Digitized by Google

anderer Länder, wie es die deutsche getan hat, im Gefühl ihrer Überlegenheit mit Ruhe zusehen, und in der Tat haben diese Unterstützungen keine sonderlichen Erfolge erzielt. Wenn aber dieses System von dem Lande eingeführt wird, dessen Reederei bisher als die Beherrscherin der Meere galt und welche, trotz des Emporkommens anderer Reedereien, insbesondere der deutschen, immer noch über die Hälfte des gesamten Raumgehaltes der Reedereien aller Völker stellt, so ist das ein Vorgang, der auf die wirtschaftlichen Anschauungen und die Schiffahrts-Gesetzgebung aller Länder von einschneidender und unseres Erachtens unheilvoller Bedeutung zu werden geeignet ist. Es dürfte die anderen Staaten in die Notwendigkeit versetzen, denselben Weg einzuschlagen, und es würde sich hieraus eine wechselseitige Emporschraubung der Staatszuschüsse ergeben, wie sie im Zuckerhandel stattgefunden und, nachdem unerträgliche Zustände eingetreten waren, schließlich wieder zur Beseitigung dieser Unterstützungen geführt hat. Wir müssen bei dieser Gelegenheit wiederholt aufs nachdrücklichste der in England trotz aller Widerlegungen immer wieder aufgestellten Behauptung entgegentreten, die auch in den Verhandlungen der vom Parlament eingesetzten Enquete-Kommission über Schiffahrts-Subsidien eine große Rolle gespielt hat, daß auch die deutsche Reederei Staatsunterstützungen erhielte, ja ihnen im wesentlichen ihren Aufschwung verdanke. Deutschland zahlt Subventionen nur für den australischen und ostasiatischen Reichspostdampfer-Dienst des Norddeutschen Lloyd, an welch letzterem Dienst die Hamburg-Amerika-Linie laut Abkommen mit dem Lloyd teilnimmt, und an die deutsche Ostafrika-Linie. Diese Subventionen stehen aber auf gleicher Linie und sind dem Betrage nach geringer als die Vergütungen, die England und andere Staaten gewissen Linien für die Ausführung von Fahrten, auf die sie Wert legen, schon seither gezahlt haben. Sie sind keine Unterstützungen, sondern Leistungen für vollwertige Gegenleistungen."

Die Befürchtungen, welche sich an die Subventionierung der Cunard-Linie knüpfen, dürften übertrieben sein. Weit größer sind die Gefahren, die unserer Schiffahrt aus einer agrarischen Handelsvertragspolitik erwachsen können. Dies näher zu begründen, ist aber hier nicht der Ort.

Jetzt, wo die Rentabilität der Schiffahrt zugleich mit dem Werte der Schiffe schnell gesunken ist, zeigt es sich, wie vorsichtig die Amerika-Linie gehandelt hat, als sie jene hohen, in der vorstehenden Tabelle 1 angegebenen Abschreibungen vornahm[1]. Sonst stände heute vielleicht der Verkaufswert der Schiffe unter ihrem Buchwerte, während tatsächlich

[1] Siehe oben S. 150.

Digitized by Google

trotz der Krise die Schiffe jederzeit über ihren Buchwert verkauft werden können.

Auf die Rentabilität der kleinen Segler üben die zum Teil recht kostspieligen Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft eine ungünstige Wirkung. Mir sind einige Briefe von Besitzern kleiner Segler zu Gesicht gekommen, die in ihren Klagen eine beredte Sprache reden. Freilich handelt es sich vorwiegend um Ostseefischer. Aber es dürfte wichtig sein, auf diese Wechselwirkung hinzuweisen, die lebhaft an die Bedeutung einer energischen Sozialreform für die kleinen Gewerbebetriebe erinnert.

„Ein wesentliches Moment der Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte," führen die „Hamburger Beiträge" mit Recht aus, „bleibt auch ferner der vorzügliche Zustand der Flotte, das geringe Durchschnittsalter der Schiffe, das günstiger ist als das bei allen konkurrierenden Schiffahrtsgesellschaften des Auslandes. Wohl hat mit Rücksicht auf die Geschäftslage die Ergänzung der Flotte ein etwas langsameres Tempo angenommen, immerhin aber ist der Einfluß der Neubauten auch diesmal so beträchtlich, daß das Durchschnittsalter von Ende 1901, soweit es nicht direkt verbessert wurde, überall nur um einige Monate gegenüber dem von 1900 differiert. Das Durchschnittsalter, pro Schiffstonne berechnet, liegt zwischen 4 und 5 Jahren bei der Austral-Linie, zwischen 5 und 6 Jahren bei der Hamburg-Amerika-Linie, der Südamerika-Linie, der Gesellschaft Hansa, zwischen 6 und 7 bei dem Norddeutschen Lloyd, zwischen 7 und 8 Jahren bei der Kosmos- und Ostafrika-Linie, beträgt 9 Jahre bei Neptun, 11 bei der Gesellschaft Argo und 14 bei der Levante-Linie. Gerade bei den letztgenannten Gesellschaften sind jedoch gegenwärtig beträchtliche Neubauten in Ausführung und geplant, die auch für diese Reedereien im laufenden Jahre (1902) eine namhafte Verjüngung der Flotte mit sich bringen werden."

Angesichts der unrichtigen tendenziösen Behauptungen über die Subventionierung deutscher Schiffahrtslinien ist ein Hinweis bemerkenswert, der sich in dem Bericht der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft Hamburg über das Betriebsjahr 1902 findet: „Während eines im vorigen Jahre abgeschlossenen Zeitraumes von 12 Monaten haben wir an Konsulatsgebühren in fremden Häfen 54128,50 Mark zu zahlen gehabt. Von diesem Betrage entfallen nur 1216,17 Mark auf Gebühren für besondere Amtshandlungen, wie An- und Abmusterung von Seeleuten und dergleichen; der Rest ist als reine Abgabe zu betrachten. Englische Schiffe haben derartige Kosten nicht in fremden Häfen; diese deutschen Kosten sind demnach das Gegenteil von Subvention. Auf den dies-

Digitized by Google

jährigen Gewinn von 600 000 Mark berechnet machen diese Konsulatsgebühren etwa 9% aus."

Arbeitslohn.

Nach dem Ende des großen Ausstandes der Hafenarbeiter und Seeleute in Hamburg hat der Hamburger Senat am 10. Februar 1897 eine Kommission eingesetzt mit dem Auftrage, die Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der hamburgischen Hafenarbeiter und verwandten Gewerke eingehend zu prüfen. Wenn auch die Seeleute nicht unmittelbar zu dem Kreise der hamburgischen Hafenarbeiter gehörten, so hatte doch erfreulicherweise die Kommission auch die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Seeleute „in den Kreis ihrer Erörterung gezogen, weil die Seeleute sich an dem allgemeinen Ausstand beteiligt hatten und außerdem in einer Eingabe mit der Bitte um Berücksichtigung noch besonders an die Kommission herangetreten waren" (vergl. den Bericht der Staatskommission für die Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hamburger Hafen). Von dieser Kommission sind Vertreter der Seeleute, der Schiffsoffiziere, der Reeder, auch der Wasserschout vernommen worden. Die Vernehmungsprotokolle sind veröffentlicht worden. Ferner liegt ein ausgezeichneter, streng objektiver Bericht vor. Aus diesem entnehme ich zunächst einiges über den Arbeitslohn. „Was die Heuer der Seeleute anbetrifft, so ist zwischen der Heuer der Matrosen und derjenigen der Heizer und Trimmer zu unterscheiden. Die Monatsheuer der Matrosen war von 45 Mark im Jahre 1881 allmählich bis auf 60 Mark im Jahre 1889 gestiegen und sank dann im Jahre 1892 zunächst auf 55 Mark, und später auf 50 Mark. Im Februar 1897 haben die größeren transatlantischen Reedereien die Heuer wieder auf 55 Mark erhöht. Nach vollendetem ersten Dienstjahr bei derselben Reederei werden 60 Mark bezahlt. Die Heuer des Maschinenpersonals, im Anfang der achtziger Jahre 53 Mark für Heizer und 45 Mark für Trimmer, hatte im Jahre 1889 die Höhe von 85 Mark für Heizer und 75 Mark für Trimmer, befahrene und unbefahrene, erreicht, hielt sich aber ebenfalls nicht lange auf dieser Höhe, sondern sank bis gegen Ende des Jahres 1892 auf 60 Mark für Heizer und 50 Mark für befahrene und 40 Mark für unbefahrene Trimmer. Auch hier ist im Februar 1897 eine Erhöhung der Heuern um 5 Mark eingetreten, so daß also 65, 55 und 45 Mark gezahlt werden; nach Ablauf des ersten Dienstjahres findet eine weitere Erhöhung um 5 Mark statt. Einige Reedereien, welche die erhöhten Heuern ursprünglich zugestanden hatten, haben sich aus Konkurrenzrücksichten später veranlaßt gesehen, wieder zu den niedrigen Sätzen zurückzukehren.

Digitized by Google

„Die Forderungen der Seeleute sind auf eine Heuer von 60 Mark für Matrosen, 85 Mark für Heizer und auf entsprechend abgestufte Heuern für die übrigen Leute gerichtet. Von den Reedereien wird darauf hingewiesen, daß eine einheitliche Regelung der Heuern bei den sehr verschiedenartigen Verhältnissen und Konkurrenzbedingungen der einzelnen Reedereien kaum durchführbar sei und daß für manche Reedereien, besonders für diejenigen in europäischer Fahrt, der scharfe Mitbewerb der auswärtigen Plätze eine Erhöhung der Heuern geradezu unmöglich machte."

Während nun die Heuer der Matrosen seit 1897 ihren alten Stand vom Jahre 1889 wieder erreicht, ja sogar überstiegen hat, ist der Lohn der Heizer und Trimmer trotz einer allmählichen Aufbesserung noch immer niedriger als vor 13 Jahren. Die folgende Tafel zeigt die monatlichen Heuern auf einem Segelschiff, ferner auf drei überseeischen Dampfern verschiedener Reedereien, auf einem Fischdampfer und schließlich auf einem Schleppdampfer. Ich verdanke diese Aufstellung der Güte des kürzlich verstorbenen Wasserschout Tetens.

Monatliche Heuern.

Charge[1].	Segelschiff „Pampa". Reederei: F. Laeisz, hier[1].	Dampfer „Belgrano". Reederei: Hbg.-Südam. D.-Ges., hier.	Dampfer „Cap Verde". Reederei: Hbg.-Südam. D.-Ges., hier.	Dampfer „Nerissa". Reederei: A. Kirsten, hier.	Fischdampfer „Blateffa". Reederei: H. Köser, hier.	Schleppdampfer „Ajax". Reederei: Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrt-Ges., hier. (Die Mannschaft hat sich selbst zu beköstigen).
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
I. Offizier	150	190	210	105	—	—
II. Offizier	105	140	150	75	—	—
III. Offizier	85	100	100	—	—	—
Verwalter	—	110	120	—	—	—
Arzt	—	100	150	—	—	—
I. Bootsmann	—	85	85	—	—	—
II. Bootsmann	—	75	75	—	—	—
Zimmermann	83	95	95	80	—	—
Segelmacher	70	—	—	—	—	—
Schmied	72	—	—	—	—	—
Netzmacher	—	—	—	—	80	—
Steurer	—	70	70	—	—	—

[1] Auf dem Segelschiff „Preußen" der Firma Laeisz erhält der I. Offizier 190 Mk., der II. 110 Mk., der III. 90 Mk.

Digitized by Google

Charge[1].	Segelschiff „Pampa". Reederei: F. Laeisz, hier.	Dampfer „Belgrano". Reederei: Hbg.-SAbam. D.-Ges., hier.	Dampfer „Cap Verde". Reederei: Hbg.-SAbam. D.-Ges., hier.	Dampfer „Nerissa". Reederei: A. Kirsten, hier.	Flußdampfer „Platensia". Reederei: H. Röser, hier.	Schleppdampfer „Mar". Reederei: Vereinigte Bugsier- u. Frachtschiffahrt-Ges., hier. (Die Mannschaft hat sich selbst zu beköstigen.)
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Matrose	65	65	65	60	60 u. 70	45 u. 1 %
Bestmann	—	—	—	—	75 u. 1 %	60 u. 1 %
Matrose und Krankenwärter	—	65	65	—	—	—
Leichtmatrose	20 u. 30	40	40	40	40 u. 50	—
Junge	6	15	15	—	—	—
Oberkoch	—	100	210	—	—	—
I. Koch	—	—	110	—	—	—
II. Koch	—	70	70	—	—	—
Koch	90	—	—	68	80	60 u. ½ %
Bäcker	—	65	65	—	—	—
Konditor	—	—	70	—	—	—
Kochsmaat	—	35	35	—	—	—
Trucker und Steward	—	—	35	—	—	—
Obersteward	—	60	100	—	—	—
Pantrysteward	—	—	50	—	—	—
Steward	—	35	35	45	—	—
Stewardeß	—	35	35	—	—	—
Chorführer	—	—	50	—	—	—
Steward und Musiker	—	—	35	—	—	—
Meßraumsteward	—	—	35	—	—	—
Zwischendecksteward und Krankenwärter	—	35	35	—	—	—
Aufwäscher	—	—	30	—	—	—
Barbier	—	—	10	—	—	—
I. Maschinist	—	360	360	220	160	Maschinist 180
II. Maschinist	—	220	220	120	110	—
III. Maschinist	—	125	150	—	—	—
IV. Maschinist	—	—	100	—	—	—
Assistent	—	75 u. 90	75	45	—	92
Heizer	—	75	75	64	70 u. 75	92
Schmierer	—	65	65	—	—	—
Trimmer (befahren)	—	65	65	—	—	—
Trimmer (unbefahren)	—	50	50	—	—	—
Donkeyman	—	—	—	69	—	—

Digitized by Google

Bekanntlich hat nach § 10 des Seeunfallgesetzes der Reichskanzler nach Anhörung der Landeszentralbehörden den Jahresarbeitsverdienst der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen einheitlich für die ganze deutsche Küste festzusetzen. In der nachstehenden Tafel habe ich die vom Reichskanzler festgelegten Monatsheuern für die Jahre 1887, 1899 und 1900 angegeben.

	1900 Mk.	1899 Mk.	1887 Mk.
Schiffer (Kapitän).			
Auf Dampf- und eisernen Segelschiffen in großer Fahrt .	335	335	300
Auf hölzernen Segelschiffen in großer Fahrt, sowie auf größeren Küstendampfern	200	180	160
Auf kleineren Küstendampfern und Segelschiffen in kleiner Fahrt	135	135	120
Auf Wattenschiffen, Torfschiffen, Marktschiffen und Seekähnen	90	90	80
Schiffsoffiziere und Steuerleute.			
Erste Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern . .	190	180	160
Zweite Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, erste Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, sowie Ärzte, Verwalter, Zahlmeister und andere Offiziere in ähnlicher Stellung	128	135	120
Dritte Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, zweite Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, erste Offiziere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen, Obersteuerleute, sowie Einzelsteuerleute auf Dampfschiffen, ferner Köche erster Ordnung (Oberköche) und Aufwärter erster Ordnung (Oberstewards)	100	100	90
Vierte Offiziere auf transatlantischen Passagierdampfern, dritte Offiziere auf Passagierdampfern in europäischer Fahrt und auf großen Frachtdampfern, zweite Offiziere auf kleinen Frachtdampfern und auf Segelschiffen, Untersteuerleute, sowie Einzelsteuerleute auf Segelschiffen . .	80	80	70
Maschinisten.			
In Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent I. Klasse erforderlich ist	335	335	300
In Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent II. Klasse erforderlich ist	200	180	160

Digitized by Google

	1900 Mk.	1899 Mk.	1887 Mk.
Maschinisten.			
In Stellen, für welche ein Maschinist mit Patent III. Klasse erforderlich ist	132	110	100
In sonstigen Stellen	106	90	80
Bootsleute, Zimmerleute, Zahlmeistergehilfen, Maschinistenassistenten, Bestmänner, Köche und Aufwärter (Stewards) mittlerer Ordnung und andere Seeleute in Stellung von Unteroffizieren	72	70	65
Heizer, Donkeymen, Arztgehilfen, sowie Quartermaster . . .	62	55	50
Vollmatrosen, Segelmacher, Schmiede, Klempner, Schlächter, Bäcker, Konditoren, Barbiere und andere Handwerker .	55	50	45
Kohlenzieher, Trimmer	54	45	40
Leichtmatrosen, Halbmänner, Jungmänner, sowie Köche und Aufwärter niederer Ordnung, Kochsmaaten, Aufwärterinnen und ähnliche untere Bedienstete	32	34	30
Schiffsjungen	16	17	15

Aus einem Entwurf für eine neue Bekanntmachung des Reichskanzlers, der mir zu Gesicht gekommen ist, ergibt sich, daß die Heuer der niedrigen Chargen nach Ansicht der Landeszentralbehörden eher gesunken als gestiegen sind. So ist beispielsweise die Durchschnittsheuer der Vollmatrosen auf 50 Mk., der Trimmer ebenfalls auf 50 Mk., der Heizer dagegen höher, nämlich auf 65 Mk., geschätzt. Demgegenüber zeigt der Gagenetat für die Ozeandampfer der Hamburg-Amerikalinie bei verschiedenen Kategorien Aufbesserungen und wesentlich höhere Heuern als die Bekanntmachung des Reichskanzlers. Vollmatrosen erhalten bei dieser Gesellschaft im ersten Jahre 65 Mk., im zweiten Jahre 70 Mk., Leichtmatrosen 35 bezw. 45 Mk. Die monatliche Gage der Heizer und Schmierer beträgt auf größeren Dampfern 85 Mk., im zweiten Jahre 5 Mk. mehr, der Oberheizer 90 Mk. mit einer gleichen Steigerung von 5 Mk. im zweiten Jahre. Ein unbefahrener Trimmer erhält 50 Mk. im Monat, ein befahrener 70 Mk. und im zweiten Jahre 75 Mk. Auf den kleineren Dampfern ist die Heuer für den unbefahrenen Trimmer die gleiche wie auf den größeren, für den befahrenen hingegen 5 Mk., für Oberheizer und Heizer um 10 Mk. geringer.

Da die Unfallrente der Seeleute nach den vom Reichskanzler festgestellten Heuersätzen berechnet wird, so ist es allerdings für die Hamburger Seeleute bei Bestimmung einer Rente von ungünstiger Be-

Digitized by Google

deutung, daß die Durchschnittsgage geringer ist als die tatsächliche Heuer.

Die folgenden Monatsheuersätze geben den vollständigen Gagenetat der Hamburg-Amerikalinie.

	Auf Schnell- und Reichspostdampfern, sowie auf Dampfern der „P"- und „B"-Klasse mit Kajütseinrichtung u. auf der Jacht					Auf den übrigen Dampfern					Bemerkungen
	Beim Antritt Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 4. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	Beim Antritt Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 4. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	
I. Deckpersonal.											
I. Offizier	220	—	240	280	320	200	—	220	240	260	
II. = ...	160	—	170	180	—	160	—	170	180	—	
III. = ...	130	140	—	—	—	130	140	—	—	—	
IV. = ...	110	115	—	—	—	110	115	—	—	—	
Verwalter bezw. Zahlmeister . . .	200†	—	—	—	—	120	—	140	160*	180**	† nur a. Schnell-, Reichspostdampfern u. Jacht. * im 6. Jahre. ** im 10. Jahre.
Zahlmeistergehilfe .	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Arzt	100	120	160	—	—	100	120	160	—	—	
Barbier	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Krankenwärter und Heildiener . . .	50	—	—	—	—	50	—	—	—	—	
Oberstewards I. Kaj.	100*	—	—	—	—	80	—	—	—	—	* nur auf Schnell-, Reichspostdampfern und auf der Jacht.
= II. =	80*	—	—	—	—	75	—	—	—	—	
= Assistent	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oberkoch	150	180*	210**	—	—	—	—	—	—	—	* im 6. Jahre ** im 11. Jahre
I. Koch, I. Kaj. . .	120	130	—	150	—	100	—	—	—	—	
I. = II. = . .	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. = I. = . .	110*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	* nur auf Schnell-, Reichspostdampfern und auf der Jacht.
II. = II. = . .	100*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. = ...	90*	—	—	—	—	90	—	—	—	—	* auf Dampfern d. „P"- und „B"-Klasse mit Kajütseinrichtung.
III. = ...	65	70	—	—	—	65	70	—	—	—	
I. Küper	70	—	—	—	—	65	—	—	—	—	
II. = ...	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I. Bäcker	65*	—	—	—	—	50	—	—	—	—	* n. a. Schnell-, Reichspostdampfern u. Jacht.
I. = ...	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. = ...	35	—	—	—	—	35	—	—	—	—	
I. Konditor	70	75	—	80	—	55	60	—	—	—	
I. = ...	55*	—	60*	—	—	—	—	—	—	—	* auf Dampfern d. „P"- und „B"-Klasse mit Kajütseinrichtung.
II. = ...	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I. Schlachter . . .	60*	—	—	—	—	50	—	—	—	—	* n. a. Schnell-, Reichspostdampfern u. Jacht.
II. = . . .	35	—	—	—	—	35	—	—	—	—	

Digitized by Google

	Auf Schnell- und Reichspostdampfern, sowie auf Dampfern der „I"- und „B"-Klasse mit Kajütseinrichtung u. auf der Jacht					Auf den übrigen Dampfern					Bemerkungen
	Beim Antritt Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 4. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	Beim Antritt Mk.	im 2. Jahre Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 4. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	
Klempner	50	—	—	—	—	50	—	—	—	—	
I. Zimmermann	95*	—	—	—	—	80	—	—	—	—	* u. a. Schnell-, Reichspostdampfern u. Jacht.
I. „	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. „	75	—	—	—	—	75	—	—	—	—	
Tischler	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I. Bootsmann	90*	—	—	—	—	80	—	—	—	—	* u. a. Schnell-, Reichspostdampfern u. Jacht.
II. „	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
III. „	75	—	—	—	—	75	—	—	—	—	
Quartiermeister	73	—	—	—	—	73	—	—	—	—	
Matrosen	65	70	—	—	—	65	70	—	—	—	
Leichtmatrosen	35	45	—	—	—	35	45	—	—	—	
Zwischendecks-stewards	65	—	—	—	—	65	—	—	—	—	
Jungen	15	—	—	—	—	15	—	—	—	—	
Stewardeß	30	—	—	—	—	30	—	—	—	—	
Stewards	35	40	50	—	—	35	40	50	—	—	
„	45*	50*	60*	—	—	—	—	—	—	—	* a. Reichspostdampfern und auf der Jacht.
Steward und Trucker	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wäschesteward	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I. Pantrysteward	70	—	—	—	—	55	—	—	—	—	
II. „	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pantrygehilfen	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Telegraphensteward	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Chorführer	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„	55*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	* a. Reichspostd. u. Jacht.
„	60**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	** auf Postdampfern.
Musiker	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„	45*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	* a. Reichspostd. u. Jacht.
„	50**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	** auf Postdampfern.
Oberaufwäscher	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Aufwäscher befahren	30	—	—	—	—	30	—	—	—	—	
„ unbefahren	25	—	—	—	—	25	—	—	—	—	
Kochsmaat befahren	30	—	—	—	—	30	—	—	—	—	
„ unbefahren	25	—	—	—	—	25	—	—	—	—	

Digitized by Google

	Auf Schnelldampfern					Auf Reichspostdampfern, sowie auf größeren Passagierdampfern					Auf den übrigen Dampfern					Bemerkungen
	Beim Antritt Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	im 7. Jahre Mk	im 9. Jahre Mk.	Beim Antritt Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	im 7. Jahre Mk.	im 9. Jahre Mk.	Beim Antritt Mk.	im 3. Jahre Mk.	im 5. Jahre Mk.	im 7. Jahre Mk.	im 9. Jahre Mk.	
2. Maschinenpersonal.																
Ingenieur	500*	—	—	—	—	300*	330*	360*	400*	425*	300*	330*	360*	400*	—	* Meilengelder nach Tarif.
						Examen des Technikums Hamburg erforderlich					Examen des Technikums Hamburg erforderlich.					
Obermaschinist	—	—	—	—	—	300	330	360	400	425	—	—	—	—	—	
						Examen des Technikums Hamburg nicht erforderlich.										
I. Maschinist	300	330	360	400	—	—	—	—	—	—	300	330	360	400	—	
	Examen des Technikums Hamburg nicht erforderlich.										Examen des Technikums Hamburg nicht erforderlich.					
II. Maschinist	200	—	230*	250	—	200	—	230*	250	—	200	—	230*	250	—	* im 4. Jahre.
III. Maschinist	150	—	—	—	—	150	—	—	—	—	150	—	—	—	—	
III. Maschinist im 2. Jahre	160	—	—	—	—	160	—	—	—	—	160	—	—	—	—	
IV. Maschinist	100	—	—	—	—	100	—	—	—	—	100	—	—	—	—	
Maschinistenassistent	55	—	—	—	—	55	—	—	—	—	55	—	—	—	—	
Maschinistenassistent im 2. Jahre	75	—	—	—	—	75	—	—	—	—	75	—	—	—	—	
Oberheizer	90	—	—	—	—	90*	—	—	—	—	80	—	—	—	—	
Oberheizer im 2. Jahre	95	—	—	—	—	95*	—	—	—	—	85	—	—	—	—	* nur auf Reichspostdampfern.
Heizer und Schmierer	85	—	—	—	—	85*	—	—	—	—	75	—	—	—	—	
Heizer und Schmierer im 2. Jahre	90	—	—	—	—	90*	—	—	—	—	80	—	—	—	—	
Trimmer, befahren	70	—	—	—	—	70*	—	—	—	—	65	—	—	—	—	
Trimmer im 2. Jahre	75	—	—	—	—	75*	—	—	—	—	70	—	—	—	—	
Trimmer, unbefahren	50	—	—	—	—	50	—	—	—	—	50	—	—	—	—	

Digitized by Google

Zum Vergleiche bin ich in der Lage, von 2 Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie, und zwar von einem größeren und einem kleineren Frachtdampfer, die Heuern anzugeben, die vom April 1901 bis Februar 1902 bezahlt worden sind. Auf dem großen Dampfer erhielten unter 38 Matrosen fünf 70 Mk., auf dem kleineren unter zwölf Matrosen zwei 70 Mk., die übrigen 65 Mk. Unter den Leichtmatrosen hat nur ein einziger 45 Mk. erhalten und zwar auf dem kleinen Dampfer, sonst war die Heuer 35 Mk. Die Schiffsjungen hatten sämtlich eine Heuer von 15 Mk. Unter 51 Heizern standen 21 mit 80 Mk. monatlicher Heuer verzeichnet, die übrigen mit 75 Mk. Von 52 Trimmern bezogen drei eine Heuer von 70 Mk., 31 eine solche von 65 Mk. und der Rest 50 Mk. Auf sämtliche Köche entfiel eine Heuer von je 100 Mk. Die Heuer der Stewards war gleichmäßig 35 Mk.

Was das Lebensalter dieser Leute angeht[1], so war der älteste Matrose 54 Jahre alt, dann folgt einer im Alter von 46 Jahren,

einer	45 Jahre alt,	drei	26 Jahre alt,
einer	44 „ „	einer	25 „ „
einer	43 „ „	fünf	24 „ „
zwei	42 „ „	drei	23 „ „
einer	39 „ „	zwei	22 „ „
einer	36 „ „	sechs	21 „ „
einer	31 „ „	drei	20 „ „
einer	30 „ „	einer	19 „ „
zwei	29 „ „	drei	18 „ „
einer	28 „ „	einer	16 „ „
sechs	27 „ „		

Bei einem (Ausländer) fehlte die Altersangabe.

Der älteste Leichtmatrose war 23 Jahre alt. Dann folgte einer im Alter von 21 Jahren, zwei andere waren 20 Jahre, drei waren 19 Jahre, sechs 18 Jahre, drei 17 Jahre, drei 16 Jahre und zwei 15 Jahre.

Unter den Schiffsjungen war der älteste 20 Jahre alt, zwei waren 19 Jahre, drei 18 Jahre, einer 17 Jahr, zwei 16 Jahre, fünf 15 Jahre und zwei 14 Jahre.

Von den Heizern waren zwei 46 Jahre alt, einer 43 Jahre, einer 39 Jahre, zwei 37 Jahre, einer 34 Jahre, einer 33 Jahre, zwei 32 Jahre, vier 31 Jahre, vier 30 Jahre, acht 29 Jahre, fünf 28 Jahre, sieben 27 Jahre, drei 26 Jahre, drei 25 Jahre, drei 24 Jahre, drei 23 Jahre und schließlich einer 20 Jahre.

[1] Siehe oben S. 143 ff.

Digitized by Google

Die zwei ältesten Trimmer war 40 Jahre alt, dann folgt einer von 37 Jahren, es folgen zwei von 36 Jahren, einer von 33 Jahren, einer von 31 Jahren, zwei von 29 Jahren, drei von 28 Jahren, vier von 27 Jahren, drei von 26 Jahren, fünf von 25 Jahren, vier von 24 Jahren, sieben von 23 Jahren, acht von 22 Jahren, drei von 21 Jahren, zwei von 20 Jahren, zwei von 19 Jahren, schließlich einer von 18 Jahren und einer von 17 Jahren.

Von den Köchen war der älteste 43 Jahre alt, der nächstfolgende 36 Jahre, ein anderer 33 Jahre, einer 28 Jahre, einer 25 Jahre, einer 24 Jahre und einer 23 Jahre.

Die zwei ältesten Stewards waren 35 Jahre, zwei waren 26 Jahre alt, einer 24 Jahre, einer 23 Jahre, drei 20 Jahre, einer 19 Jahre, zwei 18 Jahre, einer 17 Jahre und schließlich zwei 16 Jahre.

Der Herkunft nach verteilen sich die auf den beiden Schiffen Angemusterten wie folgt: Ich unterscheide dabei 7 Gebiete, erstens Hamburg (H), zweitens Elbe bis Glückstadt mit dem Hinterland und Weser (E), drittens das Landgebiet Schleswig-Holstein bis Lübeck einschließlich (L), viertens Ostseeküste (O), fünftens Inland, einschließlich Deutsch-Österreich und deutsche Schweiz (I), sechstens Skandinavien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland (S) und siebentens Ausland (A).

	H.	E.	L.	O.	J.	S.	A.
I. Matrosen . . .	7	5	1	15	14	4	4
II. Leichtmatrosen .	6	—	1	2	12	—	—
III. Schiffsjungen .	3	—	—	5	8	—	—
IV. Heizer	5	—	2	12	29	—	1
V. Trimmer . . .	6	1	—	10	35	—	—
VI. Köche	1	—	—	—	5	—	1
VII. Stewards . .	7	—	—	—	7	—	1
Zusammen	35	6	4	45	110	4	7

Dazu kommen noch zwei farbige Heizer, beide auf dem größeren Dampfer.

Wenn es nun auch gewagt erscheint, aus diesen zwei Stichproben allgemein gültige Schlüsse zu ziehen, so glaube ich doch, daß insbesondere das Alter der Leute ziemlich typisch ist und daß ferner die Herkunft der Leute ein annähernd zutreffendes Bild dafür bietet, wie sich etwa die Seeleute, Heizer und Stewards aus den einzelnen Gebieten rekrutieren.

Digitized by Google

Um nun zu den Heuersätzen zurückzukehren, so sind die Gagen bei den größeren Hamburger Reedereien die gleichen wie bei der Hamburg-Amerika-Linie, abgesehen von den Erhöhungen, welche die Hamburg-Amerika-Linie für ihre erstklassigen Dampfer bewilligt. Daß sie bei den Dampfern auf kleiner Fahrt niedriger sind, zeigt das auf Seite 155 oben angeführte Beispiel des Dampfer „Nerissa".

Soweit die Gagen bei den einzelnen Reedereien gleiche sind, handelt es sich um ein stillschweigendes Übereinkommen. Besondere Vereinbarungen der Hamburger Schiffahrtsgesellschaften hinsichtlich der Löhne bestehen sonst nicht.

Bei der Hamburg-Amerika-Linie kommen noch besondere Gratifikationen in Betracht; zunächst für Köche auf Schnell-Reichspostdampfern und auf der Jacht statt der Fettgelder:

Oberkoch	pro Monat	Mk. 50
Erster Koch, in der I. Kajüte .	„ „	„ 40
„ „ „ „ II. „ .	„ „	„ 30
Zweiter Koch, in der I. Kajüte	„ „	„ 25
„ „ „ „ II. „	„ „	„ 20
Dritter Koch in der Dampfküche	„ „	„ 20

Köche auf Dampfern der „P"- und „B"-Klasse mit Kajütsgeldern erhalten statt der Fettgelder:

Erster Koch	pro Reise	Mk. 40
Zweiter „	„ „	„ 20
Dritter Koch in der Dampfküche	„ „	„ 15

Über „Fettgelder" schreibt mir ein Kapitän: „Wenn man Fleischsuppe kocht, so sammeln sich auf der Oberfläche die Fettaugen. Die sorgende Hausfrau nimmt sie ab und verwendet sie für andere Speisen, beispielsweise meine Frau für Labskau. Das tut auch der Koch, aber das ist eben der Unterschied zwischen der Hausfrau und ihm, er sammelt sie in ein Faß (à 180 Pfund) und verwandelt dieses Faß im nächsten Hafen in „Fettgelder". Es ist ein Skandal, daß dies Verfahren vollständig gesetzlich geworden ist, denn wenn auch Salzfleisch und Speck nicht Fett gleicher Qualität geben wie das von frischem Fleisch, so sollte doch diese Ersparnis den Leuten zu gute kommen, von deren Ration es genommen ist. Auf Segelschiffen verkauft der Koch das Fett und findet sich mit den Leuten ab."

Die Hamburg-Amerika-Linie macht also den erfreulichen Versuch, durch besondere Gratifikationen dem Unwesen zu steuern.

Digitized by Google

Außerdem erhalten Mannschaften, die während eines Jahres auf einem Schnell-, Reichspostdampfer, Dampfer der „P"- oder „B"-Klasse mit Kajütseinrichtung oder auf der Jacht gewesen sind und sich gut geführt haben, folgende Gratifikationen:

Erster Zimermann . . .	pro	Jahr	Mk.	100
Erster Bootsmann . . .	„	„	„	100
Tischler	„	„	„	100
Zweiter Bootsmann . .	„	„	„	80
Quartiermeister	„	„	„	80

Schließlich gewährt die Hamburg-Amerika-Linie auf den Reichspostdampfern den Kapitänen, Offizieren, Maschinisten und ihren Assistenten, Ärzten, Zahlmeistern und ihren Assistenten, Oberstewards und ihren Assistenten, Oberköchen, den zweiten Köchen, den Konditoren, an Wäschegeldern 40 Mk., den Pantrystewards und Stewards 30 Mk. für jede Reise.

Auf den meisten Hamburger Schiffen[1] müssen die Offiziere und die, welche im Offizierrang stehen, Uniform tragen. Das bedeutet für die Offiziere eine ganz erhebliche Belastung ihres Etats; denn der Offizier muß außer der Dienstkleidung sich Zivilanzüge halten, da es bei Schiffsoffizieren im allgemeinen nicht Brauch ist, am Lande in Uniform zu gehen. Die Uniformen werden bei der Amerikalinie den Offizieren und ebenso der Deckmannschaft und den Stewards, die gleichfalls gezwungen sind, eine vorgeschriebene Uniform zu tragen, zum Einkaufspreis berechnet und geliefert. Für die Boots- und Zimmerleute wird bei der Amerikalinie ein Sergejackett für 10 Mark und eine blaue leinene Mütze für 1,20 geliefert. Für Quartermeister, Matrosen, Leichtmatrosen, Jungen und Zwischendecksstewards kostet die aus wollenem Marinehemd, seidenem Tuch und Mütze bestehenden Kleidung 12 Mark. Außerdem werden auch Unterhemd (6 Mk.), Untertropenhemd und Marinehosen (7 Mk.) an Bord geführt. Die Stewards zahlen für ihren blauen Jackettanzug 22,50 Mk. und für 2 helle Jacken, die sie bei der Hausarbeit tragen, je 3 Mark. Die Stewardesses tragen Schürzen mit besonderen Abzeichen und brauchen 6 Stück à 2 Mark. Die Schlachter, Bäcker und Kochsmaaten tragen an Bord blau und weiß gestreifte Jumper, die das Stück 1,50 Mk. kosten. Die Mannschaften auf den Reichspostdampfern bekommen für jede Reise eine Tropenuniform gratis, die im allgemeinen den eben beschriebenen entspricht, nur aus leichteren Stoffen hergestellt ist. Der Preis wird im übrigen am Schluß der Reise von der Gage abgezogen. — Leichte

[1] Die Offiziere der berühmten Segelschiff-Firma Laeisz tragen keine Uniform.

Digitized by Google

Uniformmützen und auf den Tropendampfern Tropenhüte werden auf allen Dampfern den Mannschaften unentgeltlich geliefert.

Gegen das Verfahren der Amerikalinie, Anzüge gegen Bezahlung zu liefern, sind deshalb Einwände nicht zu erheben, weil es bei diesem Institut völlig ausgeschlossen ist, daß es aus einem solchen Verkauf unlauteren Nutzen zieht. Hingegen ist seit Jahren auf einer Reihe Hamburger Schiffe eine Art Truckſystem zur Entwicklung gelangt, welches noch vor 30 bis 40 Jahren als verwerflich galt und welches allmählich zu einem wahren Krebsschaden ausartet. Der Kapitän hält einen sogenannten slop chess, und betreibt einen Handel mit Kleidungsstücken, Genußmitteln und schließlich auch mit Spirituosen. Aus der Abrechnung eines Seglers auf der Fahrt nach Iquique habe ich festgestellt, daß die Steuerleute auf See vom Kapitän für 88,50 Mk., Bootsmann und Koch für 41,60, 15 Matrosen für 340,05 Mk., 4 Leichtmatrosen und ein Junge für 38,80 Mk. Waren gekauft haben. In einem andern Falle fand ich für eine einzige Reise Verkäufe zu einem Gesamtpreise von 1002,25 Mk. Darunter befanden sich als Kaufware Hemden, Schuhe, Seestiefel, Sportshemden, Taschenmesser, Kalkpfeifen, Zigarren, Tabak, andere Pfeifen und Strümpfe. Die Preise erschienen mir, soweit sie spezifiziert waren, recht hoch, z. B. für zwei Paar Strümpfe 5 Mk., für ein Paar Matrosenstiefel 28.— Mk. Besonders hoch werden die Schiffsjungen genommen. So sah ich aus einer Abrechnung, daß einem Jungen von einem Kapitän für zwei Stangen Seife, ein Handtuch und für Schwefelhölzer 5 Dollar einbehalten worden sind. Ein Matrose hatte während einer Reise für 53 Mark Waren vom Kapitän gekauft. Auf einer Reise nach Australien — in diesem Falle handelt es sich um einen Flensburger Dampfer — sind dem Kapitän 466,90 Mark von der Mannschaft für Getränke bezahlt worden. Es ist sogar vorgekommen, daß ein Kapitän seinen Leuten erklärte, daß er, nur wenn sie Einwendungen gegen die Höhe der Kaufpreise erhöben, Strafanträge stellen würde. Dafür, daß auch die Komik zu ihrem Recht kommt, hat ein anderer Kapitän gesorgt, der einen Schiffsjungen veranlaßte, von ihm eine Kiste Zigarren zu kaufen, die dieser dann wiederum seinem Kapitän als Geburtstagsgeschenk überreichen mußte. Dem slop chess muß je eher desto besser ein Ende gemacht werden.

Auch sonst kommen, wenn auch nur selten, Fälle vor, in denen der Kapitän seine Leute übervorteilt. Ich führe hierfür zwei mir verbürgte Fälle an. In dem einen machte der Kapitän dem Koch einen Abzug von 100 Mark, weil dieser ein Schwein zu lange an Deck gelassen hatte. Das Tier brach nämlich auf seinen Spaziergängen an Deck ein Bein

Digitized by Google

und mußte geschlachtet werden, als es nur 100 Pfund wog. Hätte der Koch das Schwein eingesperrt, so wäre das Bein nicht gebrochen und das Schwein hätte es nach der Argumentation des Kapitäns auf 300 Pfund gebracht. Der Koch mußte daher die Gewichtsdifferenz mit 100 Mark tragen. Das geschah auf einem Bremer Schiff. In dem anderen Falle zog der Kapitän einem Jungen für eine wertlose Trosse, die dieser vertan hatte, 50 Mark ab.

Was die Selbstbeköstigung der Mannschaft angeht, so kommt sie naturgemäß nur bei der kleinen Fahrt vor, z. B. bei dem Eilschleppdienst der Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg und Rheinhäfen, außerdem auf den Salondampfern, Leichtern, Schleppern und Spezialfahrzeugen für die Elbe und auf den Schiffen des Nordischen Bergungsvereins. Auf den Leichtern erhalten die Matrosen an Lohn und Kostgeld 88 Mark, die Köche 60 und 58 Mark, die Maschinisten 110 und 120 Mark, auf den großen Schleppdampfern bis 300 Mark. Die Bestleute auf größeren Fahrzeugen erhalten 10 Mark mehr als die Matrosen. Die Führer der Fahrzeuge beziehen einen Monatsgehalt von 153 bis 300 Mark, je nach der Größe der Schiffe. Außerdem kommen gewöhnlich noch Überstunden, zum Teil garantierte Überstunden hinzu, auch Gratifikationen bei längerer Dienstzeit. So wenigstens bei der Amerikalinie. Auch steigt der Lohn der Matrosen nach einem Jahr um ein Geringes.

Zu der Heuer der Stewards sind die Trinkgelder der Passagiere hinzuzurechnen, die, je nach der Art des Schiffes, der Zahl und dem Typus der Passagiere, verschieden hoch sind. Einen Durchschnittssatz anzugeben, ist unmöglich. Man erzählt sich, daß auf Schnelldampfern bei den Stewards Jahresverdienste bis zu M. 6000, bei den Oberstewards bis zu M. 12000 vorkommen. Ein Badesteward der Amerikalinie sagte mir, daß er sein Jahreseinkommen auf M. 3600 schätze. Kammerstewards und Serviersstewards gaben mir ihren monatlichen Verdienst mit 150—250 M. an, je nach der Jahreszeit sinkend und steigend. Aus eigener Erfahrung weiß ich, daß auf einer Fahrt von New York ein Teil der Stewards ungemein reichliche Trinkgelder erhielt, so daß sich bei einzelnen der Verdienst höher stellte als der des ersten Offiziers. Als ich einige Wochen später zurückfuhr, war der Dampfer schlecht besetzt, es waren keine Vergnügungsreisende, sondern vorwiegend Geschäftsreisende an Bord, und da kam auf den einzelnen Steward nur ein sehr geringes Trinkgeld. Der Verdienst des Stewards wird nicht selten dadurch geschmälert, daß er fehlendes Inventar zu ersetzen hat. Bei den größeren Reedereien ist es Brauch, den Stewards nach Beendigung einer

Digitized by Google

jeden Reise und Zwischenreise einen Betrag für fehlendes Inventar einzubehalten. In dieser Haftung der Stewards erblicken diese mit Recht eine Unbilligkeit, da es gar nicht selten vorkommt, daß Passagiere Inventar zerbrechen oder gar stehlen und daß dann die Stewards die Schiffahrtsgesellschaft für die Verfehlungen ihrer Passagiere schadlos halten müssen. Im allgemeinen aber wird das Einkommen der Stewards als ein recht gutes bezeichnet werden müssen.

Auch für Schiffsjungen und Matrosen kommen auf Passagierdampfern Trinkgelder vor. Auf den großen Amerikadampfern habe ich es wiederholt beobachtet. Ebenso auf einem kleinen Englanddampfer; in diesem Falle hauptsächlich als Entgelt für Besorgung des Gepäckes.

Daß die Schiffsmannschaft am Berge- oder Hilfslohn Anteil hatte, gehörte früher nur zu den Ausnahmefällen. Bekanntlich billigen die Gerichte in Deutschland wie auch im Auslande für die Bergung eines Schiffes oftmals enorme Summen zu. Bisher konnte es vorkommen, daß für die Mannschaft, die mit Todesverachtung, unter namenloser Anstrengung, viele Menschenleben und wertvolle Güter rettet, aus diesem großen Lohne kein Heller abfiel. Vielleicht, daß dieser und jener ein Ehrenzeichen erhielt oder ein kleines Geldgeschenk, wenn es sich um ein fremdländisches Schiff handelte und die Regierung des fremden Landes die mutigen Retter zu ehren sich verpflichtet fühlte. Wohl hatte das Handelsgesetzbuch auch in der alten Fassung einen Bergelohn für die Mannschaft vorgesehen; aber dieses Recht war der Mannschaft vielfach durch die berüchtigten Klauseln im Heuervertrage verkümmert worden. Von den Klauseln, die bei Hamburger Reedereien Brauch waren und erst mit der Inkrafttretung des abgeänderten Handelsgesetzbuches am 1. April fortfallen mußten, habe ich die nachstehenden gesehen, welche zum mindesten ein historisches Interesse beanspruchen.

1. C. Andersen: „Mit Bezug auf Artikel 751 H.G.B. über Berge- und Hilfslohn wird dahin festgestellt, daß in vorkommenden Fällen die Mannschaft daran keinen direkten Anteil nimmt."

2. Die Chinalinie: „Die Firma O'Swald & Co. bewilligen der Mannschaft 10 % derjenigen Bergungsgelder, welche die Reederei netto erhält."

3. Deutsche Levantelinie: „Die Mannschaft überläßt die Verteilung des Berge- oder Hilfslohns der Reederei, ohne Rücksicht auf die gesetzlichen Bestimmungen und ohne jeden Rekurs an die Gerichte."

4. Gläske & Hennings: „Die Mannschaft ist zu Bergungen und Hilfeleistungen verpflichtet, verzichtet aber auf Berge- und Hilfslohn zu Gunsten der Reederei."

Digitized by Go

5. Robert M. Sloman & Co.: „Nach Abzug der gehabten Extraunkosten erhält die Reederei vom Geretteten 4/5, der Schiffer und die übrige Besatzung 1/5. Die Verteilung unter die letztere erfolgt von seiten der Reederei nach Verhältnis der von den einzelnen bei der Bergung oder Hilfeleistung bewiesenen Tätigkeit."

6. Hamburg-Kalkutta-Linie und Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft: „Artikel 751 wird aufgehoben, indem sich die Reederei die jedesmalige Verteilung von Berge- und Hilfslöhnen nach eigenem Ermessen vorbehält."

7. Woermann-Linie, Ostafrika-Linie und Hamburg-Südamerika-Linie: „Vom Berge- und Hilfslohn soll der Kapitän 1/10 und die Mannschaft ebenfalls 1/10 erhalten, nach der Maßgabe, daß die Reederei zu bestimmen hat, wie letzteres Zehntel unter den Leuten zu verteilen ist."

8. Die Firma Laeisz und die Kosmos-Linie haben die gleichlautende Klausel wie unter 7 mit dem Unterschiede, daß für die Mannschaft 1/6 bestimmt ist.

9. Die Reederei Kirsten behält sich vor, den Anteil für die Mannschaft nach eigenem Ermessen zu verteilen.

Nach der vor dem 1. April 1903 geltenden Bestimmung des Handelsgesetzbuches wird der Berge- oder Hilfslohn, sofern nicht durch Vertrag ein anderes bestimmt ist, in der Art verteilt, daß der Reeder die Hälfte, der Schiffer 1/4 und die übrige Besatzung zusammen gleichfalls 1/4 erhalten und zwar soll die Verteilung nach dem Verhältnis der Heuer, die dem einzelnen gebührt, oder seinem Range nach gebühren würde, erfolgen.

In Übereinstimmung mit der zum Segen der Seeleute höchst erfreulichen Bestimmung des § 1 Absatz II[1] der neuen Seemannsordnung bestimmt das Handelsgesetzbuch in seiner neuen Fassung, daß in einem Berge- oder Hilfsfalle zunächst dem Reeder die Schäden am Schiffe und Betriebskosten ersetzt werden, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind, und daß von dem Reste der Reeder eines Dampfschiffes zwei Drittel, eines Segelschiffs die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besatzung eines Dampfschiffs je ein Sechstel, eines Segelschiffs je ein Viertel erhält, und daß Vereinbarungen, welche diesen Vorschriften zuwiderlaufen, nichtig sind. Außerdem enthält das neue Gesetz die Bestimmung, daß der auf die Schiffsbesatzung entfallende Betrag mit be-

[1] „Die Vorschriften dieses Gesetzes sind der Abänderung durch Vertrag entzogen, soweit nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist." (§ 1 Abs. II der neuen S.O.)

Digitized by Google

sonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines jeden verteilt wird. Diese Anordnung ist gleichfalls zwingenden Rechts und läßt vernünftiger Weise Spielraum dafür, daß die, welche beherzt, oftmals in größter Lebensgefahr, im Boote retten, mehr erhalten als die, welche über die Reeling gebeugt, dem aufregenden Schauspiel zusehen.

Für Überstunden werden der Regel nach 40 Pf. bezahlt; nach dem Bericht der Hamburg-Amerika-Linie bezahlt diese Gesellschaft für Leichtmatrosen und Jungen 30 Pf. Auf den größeren Reisen machen die Matrosen gewöhnlich die meisten Überstunden, weil sie in kleinen Häfen das Löschen und Laden besorgen; auf kürzeren Fahrten, vor allem aber auf den Schnelldampfern, können die Heizer am ehesten mit Überstunden rechnen. Bei der Auszahlung der Überstunden hat sich oftmals ein Mißstand nach der Richtung gezeigt, daß über die Überstunden nicht ordentlich Buch geführt war und daß daher am Ende über die Zahl der Überstunden zwischen Kapitän und Mannschaft Streit entstanden ist. Um dem vorzubeugen, hat die Hamburg-Amerika-Linie ein von dem verstorbenen Wasserschout Tetens vorgeschlagenes System befolgt. So oft nämlich Überstunden gearbeitet werden, trägt sie der Kapitän oder ein Offizier in jedem Fall sofort in ein Buch ein, das von dem betreffenden Schiffsmann unterzeichnet wird. Außerdem erfolgt die Auszahlung des Überstundenlohnes noch vor dem Verlassen des Schiffes. Nach den bisher günstigen Erfahrungen kann man nur wünschen, daß dieses System sich überall einbürgert. Die neue Seemannsordnung begnügt sich mit der Anordnung, daß die Zahl der geleisteten Überstunden wöchentlich und spätestens am Tage nach dem jedesmaligen Verlassen eines Hafens in dem Abrechnungsbuch zu vermerken ist (§ 49).

Was das Jahreseinkommen angeht, so ist dasjenige des Matrosen im Jahre 1897 vor der Senatskommission auf 1000 M. geschätzt worden, unter Berücksichtigung der Beköstigung, diese zu 1,20 M. für den Tag gerechnet. Nach der Ansicht der Hamburg-Amerika-Linie kam der Jahresverdienst ihrer Matrosen auf 1100 M. unter gleicher Bewertung der Verpflegung. Möglicherweise stellt sich der Jahresverdienst heute noch unter sehr günstigen Bedingungen und in wenigen Fällen um 100 M. oder 150 M. höher. Die wichtige Voraussetzung ist aber, daß der Matrose und ebenso der Heizer, für den ein etwa um 100 M. höherer Jahresbetrag anzunehmen ist, das ganze Jahr hindurch Arbeit findet. Für den geschulten Seemann besteht regelmäßig reichliche Nachfrage, ja es herrscht sogar nicht selten Mangel an höher qualifizierten Seeleuten, an Unteroffizieren, wie Bootsleuten, Segelmachern, Zimmerleuten. Ebenso

Digitized by Google

fehlt es oftmals an III. Maschinisten. Der beispiellose Aufschwung der Hamburger Schiffahrt gibt die Erklärung für diesen Zustand. Die Lage der Industrie spielt nur insofern eine Rolle, als sie den Schiffahrtsbetrieb ungünstig beeinflußt und allein oder in Verbindung mit einer internationalen ungünstigen Lage zum Stilliegen von Handelsschiffen führt. Ende 1901 und im vergangenen Jahre haben derartige Momente hin und wieder zu einem Überangebot des rein seemännischen Personals geführt. Anders verhält es sich mit dem Maschinenpersonal. Liegt die heimische Industrie darnieder, so wendet sich eine große Zahl von Schlossern, Schmieden und ähnlichen Arbeitern der Hafenstadt zu, um als Trimmer oder Heizer anzumustern. Ein Überangebot an Trimmern besteht dauernd; das erhellt schon daraus, daß es den Reedereien meistens möglich ist, Leute von besonderer Vorbildung, wie Schmiede und Schlosser als Trimmer anzuheuern. Auf der andern Seite kehren die Heizer mit Vorliebe zu ihrem alten Beruf am Lande zurück, wiewohl Heizer, die jahrelang für dieselbe Linie fahren, nicht zu den Seltenheiten gehören. Sehr oft gibt der Seemann sein Schiff deshalb auf, um nach seiner Heimat fahren zu können. Eine beträchtliche Zahl unserer Seeleute rekrutiert sich von den Küsten der Ostsee. Da die Reedereien ihnen einen Urlaub nicht gewähren[1], so ist ein Besuch der Heimat und der Familie gleichbedeutend mit dem Verlust ihrer Stelle. Also trotz der reichen Nachfrage ist die Beschäftigung des Seemannes selten eine ununterbrochene. Anderseits läßt sich nicht verkennen, daß die größten Schiffslinien darauf hinarbeiten, ihre Mannschaften dauernd zu beschäftigen, schon aus dem Grunde, um einen tüchtigen Stamm von Seeleuten auszubilden und über ihn verfügen zu können. Vereinzelt ziehen die Leute eine Unterbrechung ihrer Tätigkeit einem Wechsel des Schiffes vor. Vornehmlich das Bedienungspersonal der Schnelldampfer mustert während des Aufliegens des Schiffes nicht neu an, um wieder auf das alte Schiff zu kommen, wo es guten Verdienst und auf den „Omnibusfahrten nach New York" auch viele Stammgäste findet.

Ich habe vordem von dem Jahresverdienst der Matrosen und Heizer gesprochen. Als Durchschnittseinkommen des Matrosen würde ich bei einer Durchschnittsarbeit von 10 Monaten, bei einer Durchschnittsheuer von 67,50 M., bei einem Verdienst an Überstunden von durchschnittlich

[1] Neuerdings gewährt die Hamburg-Amerika-Linie diesen Leuten, weil sie zu den tüchtigsten und solidesten Elementen gehören, wenn irgend möglich, nach jeder zweiten Reise ohne Kürzung ihrer Bezüge einen Heimatsurlaub, um sie bei der Linie zu halten.

Digitized by Google

M. 80 im Jahre M. 755 annehmen; als Jahreseinkommen des Heizers M. 50 mehr, also M. 805. Lege ich für den Wert der Kost ebenfalls die Berechnung von M. 1,20 pro Tag zu Grunde, so komme ich auf M. 1115 bezw. M. 1165. Matrosen und Heizer sind in der überwiegenden Mehrzahl unverheiratet und leben, wenn sie hier an Land sind, meistens in Hausgemeinschaft mit ihrem Logiswirt, so daß freies Logis an Bord wohl zu berücksichtigen und nicht, wie es im Fragebogen kategorisch heißt, außer Ansatz zu bringen ist. Die verheirateten[1] Matrosen und Heizer müssen für ihre jammervolle Wohnung in Hamburg durchschnittlich M. 250 zahlen. Kann die Frau nicht durch Arbeit in der Fabrik oder Reinmachen den Verdienst des Mannes erhöhen, so ist das Elend oft recht groß.

Für die Beurteilung der Brauchbarkeit spielt die Fahrtdauer im allgemeinen eine Rolle, wie das zum Teil schon aus dem Unterschiede der Gagen hervorgeht. Bei einer dauernden Anstellung fällt entscheidend ins Gewicht, wie sich der einzelne bewährt hat. Darüber vermögen sich die Offiziere, die Maschinisten und Oberstewards sehr wohl ein Urteil zu bilden. Die Mannschaft erhält bei mehreren Reedereien auch Zeugnisse über ihre Führung und Leistungen. In diesem Zusammenhange verdient eine Stewardsschule Erwähnung, welche die Hamburg-Amerika-Linie Anfang 1902 errichtet hat. Der Zweck dieser Schule ist, schon befahrene Stewards und neu anzustellende Kräfte im besseren Service auszubilden und sie in der für ihre Tätigkeit nötigen Kenntnis der englischen Sprache zu vervollkommnen. Bei der Einstellung der Stewards, besonders für die Schnell-, Reichspost- und Postdampfer, werden diejenigen Leute am meisten berücksichtigt, die ein gutes Zeugnis dieser Schule vorweisen können. Die Dauer eines Kursus ist auf 4 Wochen bei zweimal wöchentlichem Unterricht festgesetzt. Der Unterricht wird in dem Wartesaal der I. Klasse der Passagierhallen auf dem großen Grasbrook an bestimmten Tagen nachmittags 4 Uhr abgehalten. Die Teilnehmer an einem Kursus haben 5 M. zu bezahlen, welcher Betrag jedoch den Stewards nach Ablauf ihrer zweiten Reise zurückerstattet wird.

Schiffsjungen, Trimmer und Stewards werden vielfach unbefahren angemustert, und es gibt keine Reederei in Hamburg, die Unbefahrene prinzipiell ausschließt. Bei der Hamburg-Amerika-Linie wurden im Jahre 1902 740 unbefahrene Trimmer und 205 unbefahrene Jungen eingestellt; im Jahre 1901 1043 unbefahrene Trimmer und 378 unbefahrene Jungen.

---

[1] Siehe oben S. 147.

Digitized by Google

Die Anstellung als Leichtmatrose oder Heizer ist stets davon abhängig, daß die Anzumusternden als Schiffsjungen oder Trimmer bereits gefahren sind. So wenigstens bei der Hamburg-Amerika-Linie. Dagegen habe ich erfahren, daß bei anderen Linien nicht selten unbefahrene Trimmer als Heizer angemustert werden. Das hat leicht bedenkliche Folgen. Denn auf der Reise stellt sich sehr schnell heraus, daß der Heizer, ohne die Vorschule des Trimmers durchgekostet zu haben, auch nicht annähernd seinem in den meisten Fällen so ungemein schweren Beruf gewachsen ist. Was bleibt da schließlich übrig, als daß den anderen Heizern die Arbeit zuwächst? Denn lieber die Heizer bis zur Erschöpfung überanstrengen als die Fahrgeschwindigkeit mäßigen! Bei dem unsinnigen Rekordfahren, welches, wie ich kaum hervorzuheben habe, keine hamburgische Erscheinung, sondern ein Übel ist, an dem alle größeren schiffahrttreibenden Völker die Schuld tragen, wird diesen Mißständen nur dadurch Abhilfe geschafft werden können, daß man für jede Reise reichlich Ersatzmannschaften anmustert und gesetzlich festlegt, eine wie lange Fahrt als Trimmer nötig ist, um als Heizer beschäftigt werden zu können. Zu dieser Notwendigkeit drängt auch die Erfahrung, daß auf größeren Reisen Trimmer vielfach erkranken, bei der ungewohnten schweren Arbeit zusammenbrechen und so das Arbeitsquantum ihrer Kollegen erheblich vergrößern. In den ausländischen Häfen, insbesondere New York, wird an Stelle der desertierten Trimmer und Heizer, der Not gehorchend, alles mögliche Volk angenommen; gescheiterte Existenzen aus allen Berufsständen, die es auch in der Neuen Welt zu nichts Gescheitem gebracht haben, bisweilen auch Handwerker und Farmer, die sich für einen Besuch in ihrer alten Heimat umsonst hinüber arbeiten wollen. Wie oft wendet sich ein solcher Trimmer, nachdem er einen Tag mit seinen unzulänglichen Kräften eine wahre Höllenarbeit verrichtet hat, an den Kapitän und bittet ihn inständigst, er möge ihn als Zwischendecker fahren lassen, er wolle gern die Passagekosten tragen. Aber der Kapitän bleibt unerbittlich; denn schon im Interesse der Kameraden kann keines Angeheuerten Arbeit entbehrt werden. Wenn ich nicht selbst, allerdings nur als Beschauer und auf kurze Zeit, mitten auf der Ozeanfahrt im Maschinenraum gewesen und bei den Kesseln herumgekrochen wäre, so hätten keine Worte vermocht, mir das ganze Entsetzen der Trimmerarbeit zu schildern. Das Los dieser Menschen zu bessern, ist eine ernste soziale Aufgabe. Verringerung der Arbeitszeit, besseres Logis und bessere Kost sind die wichtigsten Postulate. Weshalb sich nun der Seemannsverband so entschieden gegen die Beschäftigung von Schwarzen, Laskaren und Chinesen

Digitized by Google

in den Tropen wendet, ist mir nie klar geworden. Denn daß diese Leute der Arbeit in den Maschinen- und Heizräumen unter so besonders ungünstigen Bedingungen wie in den Tropen besser gewachsen sind, kann nicht bestritten werden. Warum also unsere deutschen Arbeiter einer so ungewöhnlich großen Gefahr für Gesundheit und Leben aussetzen! Das einzige beachtenswerte Bedenken ist, daß der Verkehr mit diesen fremden Arbeitern und ihre Beschäftigung erschwert wird durch ihre absolute Unkenntnis der deutschen Sprache. Doch kommt es allmählich auf, daß ein Obmann, der die nötigen Brocken Deutsch oder Englisch kennt, als Vermittler die Schwierigkeiten wesentlich hebt. Es heißt wohl auch, den inländischen Arbeitern werde durch Heranziehung exotischer Arbeitskräfte die Erwerbsgelegenheit geschmälert. Das mag ja sein. Allein dieser Mangel wird mehr als aufgehoben durch die Bewahrung unserer Arbeiter vor jener für sie höchst gefährlichen Arbeit. Interessant für die Beurteilung dieser Frage ist der Bericht des Kapitäns der „Sambia" (Hamburg-Amerika-Linie), der vor einiger Zeit seiner Reederei mitteilte, daß er sich genötigt gesehen habe, in Hongkong für die Rückreise chinesische Feuerleute und Trimmer anmustern zu lassen, weil die europäische Besatzung vor dem deutschen Konsul in aller Form erklärte, ihre Arbeit der Hitze wegen nicht mehr verrichten zu können.

In weiter Ferne winkt vielleicht eine radikale Reform in der Arbeit des Kohlentrimmerns und Kesselheizens: die Ölfeuerung für Schiffskessel. Über die Ölfeuerung hat der Schiffsingenieur Ernst Foerster vor einiger Zeit im „Daheim" eine recht instruktive Abhandlung geschrieben, aus der ich einige Sätze entnehme.

„Wenn wir im folgenden einige der interessanten Vergleichszahlen aus diesem Gebiete geben, so sind dieselben als Mittelwerte der uns vorliegenden Statistiken der englischen und deutschen Versuche aufzufassen. England hat sich zuerst systematisch mit der flüssigen Feuerung abgegeben; hier war es vor allem die Shell-Transport and Trading Company in London, die, als Hauptausbeuterin der ungeheueren Ölschätze Borneos, an der Vervollkommnung der Brennersysteme ꝛc. gearbeitet hat. Man ist heute allgemein bei einer Einrichtung angelangt, welche darin besteht, das Öl aus zahlreichen Düsen unter die Kessel zu blasen. Der Rost, auf dem ehemals die Kohlen gebrannt wurden, wird mit einer Sorte von leicht ins Glühen geratenden Steinen belegt, um eine gleichmäßig verteilte Glut im Feuerraum zu erzielen und lokale, überstarke Erhitzungen zu vermeiden, die den Kessel gefährden könnten. Die Heizer haben nun keine Arbeit weiter, als die Düsen zu regulieren und ihre

Digitized by Google

Dampfdruckmesser zu beobachten. Jede mechanische Arbeit vor offenen Feuern, wie das Beschicken der Roste, das Schüren, das Entfernen der Asche, fällt weg, und man kann nicht mehr auf das Unmenschliche und Lebenverkürzende des Schiffsheizerberufes hinweisen. Durchschnittlich konnte auf ölfeuernden Schiffen die Besatzungsstärke des Heizerpersonals auf ein Viertel des bisherigen gekürzt werden. Neben den Heizern muß jedes Schiff eine Anzahl „Trimmer" haben, welche die Kohlen aus den Bunkern herbeischaffen. Auf den modernen Schnelldampfern, wo diesen Zwecken eine besondere Eisenbahn im Schiffsinnern dient, sind durchschnittlich 96 Trimmer angestellt. Diese Zahl könnte, wenn man sich für ein solches Schiff einmal die Einführung der Ölfeuerung vorstellte, auf zehn bis zwölf Leute verringert werden, denen die Pflicht der Tankregulierung obliegt. Die Arbeit jener Trimmer in den Kohlenbunkern eines Ozeannrenners gesehen zu haben gehört zu den Erinnerungen, die einem neben all den Herrlichkeiten der Ozeanschnellfahrt immer wieder peinlich vor die Augen treten. — Die Personalfrage ist also offenbar eine rein günstige bei Ölfeuerung und auch der Wirtschaftlichkeit direkt dienend. Der Heizwert des flüssigen Brennstoffs ist gegenüber Kohle ein bedeutend vergrößerter, d. h. es kann die gleiche Menge Dampf, die z. B. mit 100 Tonnen Kohle erzeugt wird, mit 69 Tonnen Öl entwickelt werden. 100 Tonnen Kohle nehmen etwa 140 Kubikmeter Raum ein, 69 Tonnen Öl beanspruchen aber nur 76 Kubikmeter Raum. Wir sehen, wie evident die Vorteile in Raum und Gewicht sind, denn es bedeutet dies ja, daß die Schiffe um den ersparten Betrag kleiner gebaut werden können, ohne das Geringste an Nutzladefähigkeit zu verlieren. Kleinere Schiffe aber kosten weniger und erfordern geringere, also billiger einzubauende Maschinenkraft.

„Ein sehr wesentlicher Faktor ist bei manchen Schiffstypen die Liegezeit. Die flüssige Feuerung ermöglicht eine Abkürzung des Bunkerns auf ein Viertel der Zeit, da Menschenarbeit ganz fortfällt und Dampfpumpen das Öl in die Räume werfen. — Wir wollen an dieser Stelle nicht weiter ins Detail gehen und uns auf diese allgemeiner interessanten Gesichtspunkte beschränken. Die Nachteile der flüssigen Feuerung liegen vor allem in ihrem Preise. Kohle kostet heute in Hamburg 14 Mk. pro Tonne, das gebräuchlichste Heizöl 55 Mk. Wenn der Umfang der Heizölverwendung trotzdem schon heute recht groß ist, so liegt das an besonders günstigen Produktionsverhältnissen mancher Regionen. In den kaspischen Gewässern und auf den Flüssen Südrußlands verkehren allein 800 Dampfer, die reine Ölfeuerung führen. Die Shell-Transport and

Digitized by Google

Trading Company in London hat heute schon mehr als 25 große, 6000 Tonnen-Dampfer mit Ölfeuerung versehen und ist damit beschäftigt, ein System der Ölbeschaffung an den europäischen Küsten und den Verkehrsstraßen des Ostens ins Leben zu rufen. Auch die deutsche Handelsmarine versucht die Ölfeuerung auf ihren Seedampfern, und die Hamburg-Amerika-Linie hat mit der oben erwähnten englischen Gesellschaft bereits ein zehnjähriges Abkommen betreffend die Lieferung von Heizöl in Singapore, Colombo u. s. w. getroffen.

„Sehr energisch haben sich auch die Kriegsmarinen mit dem flüssigen Heizstoffe beschäftigt. Hier treten nun ja die wirtschaftlichen Gesichtspunkte gegenüber den technischen fast ganz zurück, und die letzten ergeben an sich für Kriegsschiffe recht bedeutende Vorteile. Wird doch hier jede noch so kleine Gewichtsersparnis dankbar begrüßt, welche verstärkter Panzerung oder Armierung zu gute kommen kann. Auch ist bei geeigneter Anlage der Bunker die Feuersgefahr keine größere, da bei Feuerausbruch die Entfernung oder Wasservermischung des Brennstoffs durch Pumpen leichter und schneller bewirkt werden kann als bei Kohlen. Freilich leiden die jetzigen Anordnungen in dieser Beziehung noch an Unvollkommenheiten, die vor allem darin gipfeln, daß Öl im Doppelboden unter den Kesseln gefahren wird, daß also bei Grundberührungen des Schiffes die unmittelbarste Feuersgefahr besteht. Ein Vorteil der Ölfeuerung für Kriegsschiffe besteht darin, daß für sie die bedeutende Abkürzung der Bunkerzeit von entscheidender Wichtigkeit werden kann, wenn es sich darum handelt, schnell marschbereit zu sein. Im augenblicklichen Stadium der Angelegenheit, die für die gesamte Schiffahrt jedenfalls von großer Bedeutung ist, muß man schließlich noch einem Umstande Rechnung tragen, der die Aussichten des Heizöles sowohl bei der Handels- wie bei der Kriegsmarine nachteilig beeinflußt. Es ist dies die Schwierigkeit der Beschaffung im Kriegsfalle. Deutschland, das nördliche Rußland, Skandinavien, Österreich, Frankreich und Spanien produzieren wenig Heizöl. Auch das südliche Rußland kommt für groß angelegten Export von Heizöl wenig in Frage. England beherrscht die Produktion des brauchbarsten Öles, Nordamerika produziert ebenfalls im Texasöl und ähnlichen Sorten ein verwendbares Öl. Reines Petroleum kommt darum weniger in Frage, weil es zu teuer ist und vor allem keine „Bewegungsfreiheit" in den Seehäfen des Handelsverkehrs hat. Das Übernehmen dieses Öls ist vielmehr an bestimmte, durch feuersichere schwimmende Pontons abschließbare Hafenbecken gebunden — eine

Digitized by Google

Beschränkung, die, abgesehen vom Preise, schon allein das entscheidende Wort gegen die allgemeinere Verbreitung reden würde."

In der Hamburger Handelsmarine haben bislang nur die Woermann- und die Hamburg-Amerika-Linie Versuche mit Ölfeuerungen gemacht. Die Amerika-Linie schreibt mir über das Ergebnis wörtlich: „Von den neueren Ostasia-Dampfern der Gesellschaft sind verschiedene für Ölfeuerung eingerichtet worden und haben mit dieser Feuerung technisch befriedigende Ergebnisse erzielt, wenngleich die Versuche, bei diesem Verfahren die Kessel zweckmäßig zu konservieren, noch nicht abgeschlossen sind. Wirtschaftlich erscheint diese Feuerung bisher nur bei einigen ganz speziell dafür erbauten Dampfern, welche die Erfahrungen der ersten Ölfeuerungsversuche schon benutzen und das Heizmaterial auf ihrer Route besonders bequem und vorteilhaft beziehen konnten, günstig. Allerdings bewirkt diese Feuerung eine wesentliche Ersparung an Personal. Ein mittlerer Dampfer, der bei Kohlenfeuerung sechs Heizer und sechs Trimmer haben würde, kommt bei Ölfeuerung mit drei Leuten aus. Jedoch ist der Mechanismus kompliziert und neu, so daß er — bisher wenigstens — besonders intelligente und qualifizierte Arbeiter erfordert. Die Arbeit der Heizer auf den mit Öl geheizten Dampfern wird von Maschinenassistenten geleistet, während Heizer die Arbeit der Trimmer tun."

Während des Aufenthaltes in den Häfen wird, soweit ich erfahren konnte, keine abweichende Gage bezahlt, auch nicht im Heimatshafen. Bei der Hamburg-Amerika-Linie bleibt die ganze Mannschaft, falls das Schiff nicht länger als acht Tage im Hafen bleibt, meistens bei der bisherigen Gage an Bord. Bei längerem Aufenthalt wird ein Teil der Mannschaft abgemustert. Dieses Verfahren kann bei den Dampfschiffreedereien als allgemein gültig bezeichnet werden. Dagegen wird der Seemann auf Segelschiffen im Hafen meistens sofort abgemustert und erst kurz vor der Ausfahrt wieder angemustert. Das hat zur Folge, daß er während der Liegezeit ohne Verdienst ist. Nach § 18 der neuen S.O. muß die Abmusterung erfolgen, sobald das Dienstverhältnis beendet ist. Sie findet in der Regel ein oder zwei Tage nach Aufgabe des Dienstverhältnisses statt. An sich könnte der Kapitän die Abmusterung zum Nachteil der Mannschaft noch länger hinausziehen, so daß es sich bei einer späteren Redaktion der neuen S.O. empfehlen wird, eine äußerste Frist festzusetzen. Vorläufig bietet der § 54 der neuen S.O. dem Seemann einen gewißen Schutz, da ihm von dem Zeitpunkt des Dienstantrittes bis zur Abmusterung Beköstigung für Rechnung des

Digitized by Google

Schiffes gebührt. Ob dieser Anspruch dem Schiffsmanne r an Bord zusteht oder ob er eventuell den Anspruch auf den Geldwert hat, sagt das Gesetz nicht ausdrücklich. Wenn der Ausdruck Beköstigung für die erste Alternative spricht, so ist die Bestimmung um deswillen bedenklich, weil der Schiffsmann am Ende seines Dienstes das Schiff verläßt und es im höchsten Maße unpraktisch wäre, wenn er, um seine Mahlzeiten einzunehmen, jedesmal an Bord gehen müßte.

So oft das Schiff im Strom liegt, muß der Schiffsmann die Kosten für die Beförderung an Bord selbst tragen. Sie sind aber in Hamburg gering; nur während Eisganges sind sie mit Rücksicht auf die Gefahr und die besondere Mühe erheblich höher.

Eigentliche Tarifverträge sind niemals geschlossen worden.

Auf die Höhe der Schiffsoffiziersgagen wirft eine Erhebung des Vereins der Hamburger Schiffsoffiziere aus dem Jahre 1898 ein bemerkenswertes Licht. Aus den Abschriften der Reiseabrechnungen ergibt sich nämlich, daß bei der Südamerika- und der Kosmos-Linie die Unteroffiziere mehr als die II. Offiziere, die Vollmatrosen mehr als die III. und IV. Offiziere verdienten. Später hat die Südamerika-Linie die Offiziersgagen um etwas erhöht. Die Sloman-Linie hat den Offizieren im Jahre 1900 bei richtiger Ladungsauslieferung Gratifikationen von 20, 10 und 5 Mk. monatlich zugesagt. Empfehlenswerter wäre, wenn die Linie, welche die niedrigsten Offiziersgagen zahlen soll, ohne besondere Bedingungen das Gehalt aufbesserte. Nach dem § 40 der neuen S.O. gilt der Überstundenlohn nicht für Schiffsoffiziere, es sei denn, daß er ausdrücklich vereinbart wird. Diese Bestimmung ist bei den geringen Heuern der Schiffsoffiziere recht bedenklich. Es ist nun gegen die Zahlung von Überstundenlohn an Schiffsoffiziere ins Feld geführt worden, daß diese Art der Entlohnung sich mit der sozialen Stellung der Offiziere nicht vertrüge. Wie schwach dieses Argument ist, erhellt am deutlichsten daraus, daß der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere zu Hamburg in bestimmten Fällen für Zahlung von Überstundenlohn eingetreten ist. Zu welchen Resultaten diese unverlangte Würdigung der sozialen Stellung führt, ersieht man aber am besten aus den vorstehenden vergleichenden Ergebnissen. Daß schließlich die ungünstige finanzielle Lage der Schiffsoffiziere der Disziplin am Bord nicht günstig ist, leuchtet ohne weitere Beweisführung ein. Dazu kommt noch, daß der Schiffsoffizier oftmals seine Kammer mit einem Unteroffizier oder Steward teilen muß. Da geht denn der Rest der Autorität leicht verloren.

Digitized by Google

Arbeitszeit.

Es gibt auf Hamburger Schiffen drei Wachsysteme[1]: das englische System, Wache um Wache, bei der Hamburg Amerika-Linie, zweitens das auf Segelschiffen übliche System und drittens ein gemischtes System. Beim Wache um Wache-System, das vom 1. April 1903 ab nach der neuen Seemannsordnung für Deck- und Maschinendienst allgemein gilt, ist stets nur eine Wache an Deck, während die andere Wache Freizeit hat. Die Wachen dauern vier Stunden; die Abendwache von 4 bis 8 wird in zwei Halbwachen geteilt, von 4 bis 6 und 6 bis 8, damit die Zeiten jeder Wache ein um den anderen Tag wechseln.

Bei dem gemischten System wird auch Wache um Wache gegangen. Allein die 8 Uhr morgens-Wache bleibt bis 3 Uhr nachmittags, die 12 Uhr mittags-Wache bis 7 Uhr abends an Deck, so daß von 12 Uhr mittags bis 3 Uhr nachmittags und von 7 bis 8 abends beide Wachen an Deck sind.

Wacheinteilung auf See auf deutschen Segelschiffen[2].

1. Wache: von Mittag 12 bis 4 Uhr,
2. „ „ Nachmittag 4 bis abends 8 Uhr,

Abendwache von abends 8 bis Mitternacht 12 Uhr,
Nachtwache von Mitternacht 12 bis morgens 4 Uhr,
Morgenwache von morgens 4 bis 8 Uhr Vormittag,
Vormittagswache von Vormittag 8 bis Mittag 12 Uhr.

Also sechs Wachen von je vier Stunden.

Zur Begehung dieser Wachen ist die Mannschaft eingeteilt in die Steuerbord- oder Kapitänswache und in die Backbord- oder erste Steuermannswache.

Steuerbordwache	
Auf Deck	Zur Ruhe
7 Uhr abends bis Mitternacht	Mitternacht bis 4 Uhr morgens
4 Uhr morgens bis 10 Uhr vormittags	10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags, oder 11,20 Uhr bis 11,50 Uhr
12 Uhr mittags bis 8 Uhr abends	8 Uhr abends bis 12 Uhr Mitternacht
12 Uhr Mitternacht bis 4 Uhr morgens	4 Uhr morgens bis 7 Uhr morgens
7 Uhr morgens bis 3 Uhr nachmittags	3 Uhr nachmittags bis 6½ Uhr abends

[1] Die Angaben über die Wachsysteme stützten sich auf die Vernehmungen vor der Senatskommission.

[2] Vergl. Anl. 26 zum Protokoll der Senatskommission.

Digitized by Google

Backbordwache	
Auf Deck	Zur Ruhe
Mitternacht bis 4 Uhr morgens	8 Uhr abends bis Mitternacht
7 Uhr vormittags bis 3 Uhr nachmittags	4 Uhr morgens bis 7 Uhr vormittags
6½ Uhr abends bis 12 Uhr Mitternacht	3 Uhr nachmittags bis 6½ Uhr abends
4 Uhr morgens bis 10 Uhr vormittags	12 Uhr Mitternacht bis 4 Uhr morgens
12 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends	10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags

und so weiter.

Es hat demnach jede der beiden Wachen von 48 Stunden oder 2 Tagen: 31½ Stunden zu wachen und 16½ Stunden für ihre Ruhe.

Die Mahlzeiten werden auf offener See und wenn die Witterungsverhältnisse es erlauben von beiden Wachmannschaften zusammen eingenommen — und zwar von 7 bis 7½ Uhr morgens, von 12 bis 12½ Uhr mittags und von 6½ bis 7 Uhr abends, also gleich nachdem der bis 7 Uhr morgens, bis 12 Uhr mittags und bis 6½ Uhr abends unter Deck gewesene Teil der Mannschaft geweckt worden ist. Während solcher Zeit befinden sich von der Mannschaft nur der Mann am Ruder und der Ausgucksmann auf Deck, die essen, sobald der übrige Teil der Mannschaft mit dem Essen fertig und auf Deck gekommen ist.

Von 7 Uhr vormittags bis 10 Uhr vormittags, von 12 Uhr mittags bis 3 Uhr nachmittags und von 6½ bis 8 Uhr abends ist sonach die Gesamtmannschaft eines deutschen Segelschiffes auf See wach und zur Verfügung.

Bei schlechtem Wetter wird in der Regel gleich nach Beendigung der Mahlzeiten der betreffenden Wache die Erlaubnis gegeben, sich unter Deck begeben zu dürfen.

Auf englischen Segel- wie Dampfschiffen wird der Deckmannschaft Wache um Wache gegeben, wie es der Seemann nennt, das heißt, die Wache, welche auf Deck war, geht unter Deck, sobald die unter Deck gewesene Wache auf Deck kommt. Die Mahlzeiten nehmen die Mannschaften auf englischen Schiffen stets getrennt ein. Die auf Deck kommende Wache hat gegessen und die abgelöste Wache ißt sofort nach erfolgter Ablösung.

Die Maschinenmannschaft auf englischen und deutschen transozeanischen Schiffen ist in drei Wachen eingeteilt, die sich regelmäßig von vier zu vier Stunden ablösen, so daß auf solchen

Digitized by Google

Schiffen auf eine vierstündige Arbeitsdauer eine achtstündige Ruhe folgt, jedoch hat die von der Ruhe kommende und zur Ablösung antretende Wache, ehe sie die Arbeit im Maschinenraum übernimmt, die Asche aus dem Maschinenraum aufzuwinden und über Bord zu werfen.

In der europäischen Fahrt ist die Maschinenmannschaft in zwei Wachen geteilt, die sich von vier zu vier oder von sechs zu sechs Stunden ablösen. Das Aschewinden hat auch hier vor dem Antreten im Maschinenraum zur neuen Wache zu geschehen.

Auf deutschen Dampfschiffen wird der Deckmannschaft auch Wache um Wache gegeben, gleichwie auf englischen Schiffen.

Auf den Laeiszschen Schiffen wird im Hafen von 6 bis 8 Uhr gearbeitet, die Pausen dauern von 8 bis 8½ und 12 bis 1 Uhr. Nachmittags ist eine Vesperpause von 20 Minuten, ebenso bei der Amerika-Linie. Wird nach 6 Uhr gearbeitet, so wird Überstundenlohn bezahlt. Fällt bei der Amerika-Linie die Vesperpause fort, so wird um 5½ Uhr Feierabend gemacht. In auswärtigen Häfen findet außerdem vielfach ein ein- oder zweistündiges Wachegehen statt, die als Überstunden nicht gerechnet werden.

Es ist richtig, daß durch den unvergleichlichen Aufschwung der Technik die Arbeit an Bord vielfach eine leichtere geworden ist. Parallel damit geht aber Verminderung der Mannschaft, so daß schließlich alles beim alten geblieben ist.

Es kommt oft vor, daß einzelne Schiffsleute nur tagsüber arbeiten (Tagelöhnerei), während sie die ganze Nacht schlafen können. Dieses System ist bedenklich, weil dann leicht während der Nacht zu wenig Personal an Deck ist, wodurch die Sicherheit der Schiffe gefährdet wird. Andererseits gibt es Fälle, wo die Tagelöhnerei am Platze ist, wenn beispielsweise der Zimmermann außerhalb seiner Wache notwendige Arbeiten am Tage zu verrichten hatte.

Es kommen bereits drei Wachen auf den Schiffen der Südamerika-Linie vor. Diese Einteilung hat zur Folge, daß jeder Offizier in der Theorie 8 Stunden wacht und 16 Stunden ruht. Dabei ist aber zu bedenken, daß der Offizier neben seiner Wachtätigkeit an Journalführung und sonstigen Nebenarbeiten mancherlei zu tun hat. Dieses Dreiwachesystem ist auch von der Hamburg-Amerika-Linie an der westindischen Küste eingeführt. Voraussetzung für das System ist freilich, daß der dritte Offizier ein erfahrener, zum Wachegehen geeigneter Seemann ist, durch dessen Anstellung der Reederei natürlich besondere Kosten erwachsen. Jedoch verlangen die größeren Reedereien schon jetzt von

Digitized by Google

allen Schiffsoffizieren ohne Unterschied, daß sie die Schifferprüfung bestanden haben.

Was das Maschinenpersonal angeht, so ist ja nach der neuen Seemannsordnung der Dienst in transatlantischer Fahrt in drei Wachen eingeteilt. Diese Einrichtung hat übrigens schon seit Jahren auf den größeren Fahrten bestanden. Auch war die jetzt gesetzlich festgelegte Verpflichtung eingeführt, nach der die ablösende Wache das vor der Ablösung erforderliche Aschehieven besorgen müsse, wodurch wohl 3/4 Stunden verloren gehen. Es kommt sogar vor, daß besonders im Anfang der Reise, wenn die Leute noch nicht eingefahren sind, der Oberheizer beträchtlich länger beim Aschehieven beschäftigt ist. Häufig muß auch dieser oder jener Trimmer nach Beendigung der Wache noch arbeiten, weil die Kohlen, die er herangebracht, nicht ausreichen. Fällt diese Zeit vor dem Mittagessen, so kann es zur Folge haben, daß ihm das Mittagessen entgeht.

Die Stewards kennen kein Wachsystem. Mit ihrer Arbeitszeit verhält es sich ähnlich wie vor der Abänderung der Gewerbeordnung mit der Beschäftigung der Kellner am Lande. Abgesehen von ihrer Tagesarbeit sind sie noch verpflichtet, wenigstens auf größeren Passagierdampfern, Nachtwache zu gehen. Sie müssen vor allem mit Rücksicht auf Feuersgefahr nachsehen, ob alles in Ordnung ist. Wie sehr dabei der einzelne angestrengt wird, richtet sich nach der Zahl der Stewards. Aber ihre müden Gesichter zeigen, wie schlimm es mit ihrer Nachtruhe bestellt ist. Es ist dringend zu wünschen, daß eine Novelle zur neuen Seemannsordnung hierin Abhilfe schafft. Wenn auch die Stewards ein verhältnismäßig hohes Einkommen haben, so folgt daraus doch nicht, daß sie willkürlich lange beschäftigt werden dürfen. Wie mit der Arbeitszeit, so ist der Steward auch mit dem Logis ganz besonders übel daran. Wo ich Stewardslogis gesehen habe, waren sie völlig unzureichend. Daß man über die Stewards bei der Reform der Seemannsordnung einfach zur Tagesordnung gegangen ist, erklärt sich zum Teil wohl daraus, daß schon aus unbegreiflichen Gründen die technische Kommission versäumt hatte, sich ihre Beschwerden vortragen zu lassen.

Nach der alten Seemannsordnung ist der Schiffsmann, wenn das Schiff in einem Hafen liegt, nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Streitigkeiten über sogenannte Überstunden waren vor dem Seemannsamt beständig an der Tagesordnung. Um sich gegen Forderungen der Seeleute aus Überarbeit zu sichern, hatten die meisten Hamburger Reedereien Überstundenklauseln eingeführt. In diesen Klauseln wird oftmals so viel als dringende Arbeit spezifiziert, daß

Digitized by Google

dadurch die ganze Bestimmung von den Überstunden illusorisch gemacht wird. So heißt es in einer Klausel: Überstunden beim Laden und Löschen sind nicht zu verweigern; andere Klauseln verpflichten die Schiffsleute schlechthin, jederzeit im Hafen zu arbeiten. Sehr umstritten war und wird auch in Zukunft die Frage bleiben, was unter dringenden Fällen zu verstehen ist. Das Hamburger Seemannsamt hat alle Arbeiten zur Erhaltung des Schiffes — seemännisch Notarbeit genannt — sowie die Arbeiten, welche für die Weiterreise des Schiffes notwendig waren, als dringend angesehen. Wenn also nach zehnstündiger Arbeit das Seeklarmachen erfolgte, galt dieses nicht als Überarbeit.

Zu den Bestimmungen über die Arbeitszeit schreibt mir ein Kapitän:

„Der § 31 der alten Seemannsordnung hat zu vielen und berechtigten Klagen Anlaß gegeben.

„Wenn das Schiff im Hafen liegt." Um überhaupt Überstunden zu machen, muß also das Schiff liegen, d. h. vor Anker, oder vertäut sein. Da aber wohl die Hälfte aller Fahrt „Küstenfahrt" im weiteren Sinne des Wortes ist, so war selten auf die Klagen des Antragstellers einzugehen, wie folgendes Beispiel zeigt.

„Matrose ist auf der Steuerbordwache:

12 Uhr nachts bis 4 Uhr morgens Wache an Deck (Ruder, Ausguck).
4—5 zur Koje.
5 all hands. Anker klar, Flaggen ꝛc.
6^{35} Fall Anker und Deckwaschen bis 7 Uhr.
7 Löschen bis 8.
8 Frühstück.
8^{30} Löschen bis 12.
12 Schaffen und weil die Arbeit drängt,
12^{30} Löschen und weil die Arbeit drängt, keine Vesper, sondern es wird durchgearbeitet bis
7^{30} Abendbrot.
7^{50} Schiff seeklar; Anker auf.
8 abends zur Koje (d. h. die Backbordwache; er bezieht die Wache an Deck).

Bei Berechnung von Überstunden wurden gezählt:

von 6^{35}	bis 8	morgens	$1^1/_2$ Stunden,
„ $8^1/_2$	„ 12	mittags	$3^1/_2$ „
„ $12^1/_2$	„ $7^1/_2$	abends	7 „
		Zusammen	12 Stunden,

also 2 Überstunden.

Digitized by Google

Der Matrose der Steuerbordwache zählt dagegen:

von 5 bis 6 in der Freizeit ausgepurrt .	1	Stunde,
eine halbe statt einer vollen Stunde Mittag	1	„
keine Vesper	1	„
nach 6 bis 7^{30} und 7^{50}	2	Stunden,
zusammen	5	Stunden.

„Aber weiter: Er geht um 8 Uhr abends auf Wache und muß bis 12 nachts steuern, Ausguck halten, eventuell Deck waschen usw., dann zur Koje und 4 an Deck; das Schiff ist bis zum nächsten Hafen gefahren, und hier wiederholt sich dieselbe Tageseinteilung, so daß der Schiffsmann an der Küste selten mehr als 10 Stunden Ruhe in 48 Stunden hat.

„Es ist ein Jammer, daß der Seemann diese furchtbare Überanstrengung durch Bezahlung der Überstunden ausgeglichen wähnt.

„Und das wird nach dem 1. April 1903 so bleiben, denn das Wort „schuldig“[1] findet sich nur noch in den §§ 100 und 101 der neuen Seemannsordnung. Der § 96 der neuen Seemannsordnung ist in der unklaren Fassung des entsprechenden § 84 der alten Seemannsordnung geblieben. Die Weigerung, Überstunden zu machen, wurde stets als Ungehorsam gegen den Dienstbefehl angesehen. Das wird auch unter der Herrschaft des neuen Gesetzes so bleiben.

„Eine Strafandrohung für den Kapitän finde ich weder bei § 35 noch bei § 37 Abs. 1 der neuen Seemannsordnung, wodurch beide illusorisch werden. Wenn nämlich der Kapitän eine Forderung entgegen dem klaren Ausdruck des Gesetzes stellt, macht er sich nicht strafbar, wohl aber der Schiffsmann, der dieser Gesetzesübertretung nicht folgt.

„Eine kleine Besserung ist in der neuen Seemannsordnung gegen früher eingetreten, insofern die Worte „oder auf der Reede“ aufgenommen sind.“

Nach der Meinung desselben Kapitäns müßte sich eine Reform in folgenden Richtungen bewegen:

1. Da eine Maximalarbeitszeit tatsächlich nicht besteht, so ist die Einführung einer Mindestruhezeit auch für den Schiffsmann ein dringendes Bedürfnis.

2. Die Minderjährigen sind besonders zu schützen.

[1] Im § 35 der neuen Seemannsordnung heißt es: „Liegt das Schiff im Hafen oder auf der Reede, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten u. s. w.“

Digitized by Google

3. Der Schiffsmann ist auf die Zulässigkeit von Überstundenverweigerung besonders hinzuweisen; entsprechende Änderung des Gesetzes.

4. Dringender Fall ist als „bei drohender Gefahr" zu interpretieren.

Die Mannschaft in Hamburg zum Stauen zu verwenden, ist fast gänzlich abgekommen. Als ortsüblich gilt in Hamburg, daß außer der zehnstündigen Arbeitszeit eine Wachzeit von zwei Stunden geleistet werden muß.

Die neuen Bestimmungen über Arbeitszeit und Sonntagsruhe im Hafen bedeuten für die Mannschaft einen unverkennbaren Fortschritt. Ob jedoch den Schiffsoffizieren durch die neue Bestimmung, daß ihnen im Hafen und auf der Reede eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden innerhalb jeder 24 Stunden zu gewähren ist, viel geholfen wird, muß sehr bezweifelt werden. Am besten wäre, man striche die Worte „im Hafen und auf der Reede" und fügte statt dessen hinzu, daß die 8 Stunden mindestens jede zweite Nacht in die Zeit zwischen 8 Uhr abends und 8 Uhr morgens fallen müssen. Zur Durchführung dieser Abänderung ist das Dreiwachensystem auch für Offiziere notwendig, und es ist selbst auf Schiffen, die nur mit zwei Offizieren fahren, zu ermöglichen durch freiwillige Übernahme der ersten Wache von 8 Uhr abends bis 12 Uhr nachts durch den Kapitän, ein Ausweg, den eine Reihe von Kapitänen bereits aus freien Stücken gewählt hat. Bei dem früher und auch nach dem 1. April 1903 geltenden Wachsystem ist die Gefahr eine nicht geringe, daß die Offiziere sich derart überarbeiten, daß es ihnen schwer fällt, sich während ihrer Wache wach zu halten. Oft muß der Steward mehr als einmal starken Kaffee bringen, damit dem wachhabenden Offizier nicht vor Ermüdung die Augen zufallen. Fälle von Übermüdung sind leider nicht selten. Mir ist aus einer Verhandlung vor dem Wasserschout folgender Fall bekannt:

Der zweite Offizier ist von seinem Kapitän angeklagt, weil er auf der Brücke geschlafen habe. In der Urteilsbegründung ist ausgeführt: Wenn der zweite Offizier nach achtzehnstündiger Arbeitszeit im Hafen auf der Brücke später eingeschlafen war, so ist dieses nach Sachlage entschuldbar, und der Angeschuldigte war nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, den Kapitän, wie geschehen, zu bitten, ihm die Wache abzunehmen, da er sonst in seinem übermüden Zustande durch die dadurch hervorgerufene Unaufmerksamkeit leicht das Schiff hätte in Gefahr bringen können.

Die Einführung des Dreiwachensystems in transatlantischer Fahrt und eine tüchtige Aufbesserung der Gagen werden den unerfreulich starken Zug deutscher Schiffsoffiziere nach englischen Reedereien bald hemmen. Bis vor kurzem war noch ein arger Übelstand, ganz besonders bei der Hamburg-Amerika-Linie, der, daß den Schiffsoffizieren am Lande ein

Digitized by Google

zu kurzer Urlaub bewilligt wurde. „So ist es denn," wie es in einem Schreiben des Schiffsoffiziers-Vereins an die Amerika-Linie hieß, „sehr häufig vorgekommen, daß Schiffsoffiziere nach vollendeter längerer Reise wieder in See gegangen sind, ohne in der Zwischenzeit mehr von ihrem Vaterlande gesehen zu haben als die nächste Umgebung des Schiffes, d. h. den Kai, an welchem dasselbe lag. Familienväter bekommen unter solchen Umständen ihre Lieben monatelang nicht anders als nur am Abend, ihre Kinder nur schlafend zu sehen." Bereits vor dieser Eingabe hat die Linie zwei Offiziere ausschließlich für den Wachdienst im Hafen angestellt. Aber die Zahl erwies sich als gänzlich unzureichend. Erst seitdem weitere vier Wachoffiziere hinzugekommen sind, haben sich die Verhältnisse bei der Amerika-Linie soweit gebessert, daß krasse Fälle, wie die in dem Schreiben geschilderten, unmöglich geworden sind. — Nichts ist gefährlicher für die Sicherheit der Schiffe als Überbürdung und Ermüdung der verantwortlichen Navigateure. Viel wird auch verschuldet durch unvollkommene Einrichtung der Kommandobrücke, die sich merkwürdig genug heute noch meistens in demselben dürftigen Zustande befindet wie vor 40, 50 Jahren. Daß sich in dieser Beziehung viel bessern läßt, zeigen neuerdings amerikanische Dampfer. Auch bei der Übergabe der Wache wird oft gesündigt.

Zu den Bestimmungen, die in der alten Seemannsordnung nur auf dem Papier standen, gehörte auch der § 40. Dieser Paragraph enthielt die verständige Vorschrift, daß, falls die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, die dadurch ersparten Heuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Verhältnis ihrer Heuer zu verteilen sei. Das Schlimme war nur, daß durch Verträge anderes ausbedungen werden konnte! Und von diesem Recht hatten die Hamburger Reeder in Klauseln ergiebigen Gebrauch gemacht. Diesem Übelstande hat das neue Gesetz ein Ende gemacht. Aber eine andere Vorschrift ist geblieben: Ein Anspruch auf die Verteilung soll nicht stattfinden, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichen herbeigeführt ist und die Sachen des entwichenen Schiffsmanns nicht an Bord zurückgeblieben sind. Nun ist aber der regelmäßige Fall der, daß die Zahl der Mannschaft sich durch Desertion vermindert. Wie aber soll die treue Mannschaft das Mitnehmen der Sachen in anderer Weise verhindern als dadurch, daß sie eine argwöhnische Kontrolle ausübt? Zum mindesten ist eine solche Begleiterscheinung eine höchst unerfreuliche. Zu erwarten ist aber, daß die Mannschaft auch in Zukunft an solche Kontrolle nicht denkt, daß sie aber andrerseits kein Verschulden an der Desertion der übrigen trägt und daß dann, einer künstlichen Fiktion zuliebe, die

Digitized by Google

zuverlässige Mannschaft um die ihr gebührende Lohnerhöhung kommt. Solange diese Einschränkung im Gesetze steht, wird der ganze Paragraph ein wertloses Dekorationsstück bleiben.

Ebenso unberechtigt erscheint mir, einen Schaden, der dem Reeder durch Schmuggel eines einzelnen Seemanns entsteht, auf die gesamte Schiffsmannschaft abzuwälzen. Das Gesetz bietet zu diesem Verfahren freilich keine Handhabe. Aber die Reedereien haben durch Klauseln zum Heuervertrage dieses System eingeführt. Die Reederei Rob. M. Sloman & Co. drückt das folgendermaßen aus: „Sollte jemand von der Mannschaft im Auslande durch Schmuggelei dem Schiffe Geldstrafen und sonstige Unkosten verursachen, so wird die ganze Mannschaft dafür in Anspruch genommen, d. h. einer für alle und alle für einen verantwortlich gemacht werden." Ähnlich lautet die Klausel der Woermann- und Ost-Afrika-Linie: „Falls jemand von der Mannschaft im Auslande schmuggelt oder Handel treibt und dem Schiffe dadurch Strafen und Unkosten oder Aufenthalt verursacht, hat die ganze Decks- respektive Maschinenannschaft dieselben zu bezahlen, wenn das Guthaben des betreffenden Schmugglers dazu nicht ausreicht oder der Betreffende nicht entdeckt wird." — Welches Recht hat der Reeder, einen solchen Schaden einem absolut unbeteiligten Schiffsmann aufzubürden? Wie, wenn ein Kapitän schmuggelt, müssen alsdann die Offiziere mit leiden? Die Reedereien mögen diese Klausel im vermeintlichen Interesse der Disziplin eingeführt haben. Unbilligkeit ist aber nicht geeignet, die Disziplin zu festigen.

Heuerwesen.

In den schon erwähnten Verhandlungen[1] der Senatskommission haben die Erörterungen über das Heuer- und Schlafbaswesen einen breiten Raum eingenommen. Zu der Zeit, als die Senatskommission die Auskunftspersonen vernahm, war bereits mit dem alten Brauch der Stellenvermittlung zum Teil gebrochen worden. Seit dem 1. November 1897 hatte nämlich der Verein Hamburger Reeder eine Heuerstelle errichtet, nachdem bereits seit dem Jahre 1888 die Hamburg-Amerika-Linie die Anheuerung zum Teil durch ihr eigenes Bureau besorgen ließ. — Über das Heuerbureau des Vereins Hamburger Reeder ist ein Jahresbericht nicht veröffentlicht worden. Handschriftliche Daten habe ich auch durch Vermittlung der Amerika-Linie nicht erlangen können. — Durch diese Neueinrichtungen sind die Übelstände, die sich mit dem Heuerbaswesen verknüpfen,

[1] Siehe S. 154.

Digitized by

keineswegs aus der Welt geschafft worden. Ganz abgesehen davon, daß ein Teil der Reeder sich auch nach Einrichtung des Heuerbureaus des Vereins Hamburger Reeder der Heuerbase bedient.

Die Tätigkeit der Heuerbase besteht darin, daß sie die Leute für die Reeder anmustern. Nach der Anmusterung stellen sie sogenannte Vorschuß- oder Advancenoten aus, oder sie geben den von ihnen angeheuerten Seeleuten baren Vorschuß. Geld wie Note gebraucht der Seemann für die Beschaffung der notwendigsten Ausrüstungsgegenstände. Derartige Vorschußnoten sind auf den Inhaber der Note oder an Order gestellt, werden aber erst vom Heuerbas anerkannt, sobald der Seemann mit dem Schiffe Cuxhaven oder den sonst genannten Hafen verlassen hat. Es liegt auf der Hand, daß die Heuerbase infolge solcher Vorschußzahlung ein gewisses Risiko laufen, und es ist ebensowenig überraschend, daß dieses tatsächliche Risiko nicht wenigen Heuerbasen und den mit ihnen eng verbundenen Schlafbasen und Händlern ein willkommener Vorwand ist, die Seeleute nach allen Regeln der Kunst auszubeuten. Schon vor dieser Kommissionsverhandlung waren die Mißstände im Heuer- und Schlafbaswesen den Hamburger Behörden nicht verborgen geblieben. Man hatte versucht, die Schäden dadurch einzudämmen, daß man auf dem Gewerbebetrieb der Heuerbase die Bestimmung des von der Polizeibehörde erlassenen Reglements für die Stellenvermittler vom 10. März 1893 zur Anwendung brachte. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Reglements sind, daß die Stellenvermittler genau Buch führen, daß sie weder im Geschäftslokale noch in unmittelbarer Verbindung mit demselben Gast- und Schankwirtschaft betreiben, noch auch Stellensuchende bei sich in Logis und Kost nehmen dürfen. Außerdem sind die Heuerbase durch dieses Reglement verpflichtet, einen Gebührentarif aufzustellen. Ein solcher ist auch zu stande gekommen. Danach haben Matrosen, Heizer und Trimmer bei einem Vorschuß bis zur Höhe einer halben Monatsgage 5 Mk., bis zu einer Monatsgage 6 Mk. und bei mehr als einer Monatsgage 9 Mk. zu zahlen. Bleibt der Seemann bei seiner zweiten Reise bei derselben Reederei und auf demselben Schiffe, so hat er für die neue Anmusterung 3 Mk. zu zahlen, bei Auszahlung von mehr als einer Monatsgage 6 Mk. Vergütung irgendwelcher Art für den Fall, daß die Heuerbase die speziell gewünschte Stelle besorgen, sind verboten.

Für die Art der Einwände, die gegen das Schlaf- und Heuerbaswesen von der seemännischen Bevölkerung erhoben worden sind, und für das Maß ihrer Berechtigung ist der Bericht der Senatskommission ein wichtiges unparteiisches Dokument, so wichtig, daß es an dieser Stelle keineswegs fehlen darf:

Digitized by Google

„Seit langer Zeit wird hier in Hamburg wie in den meisten anderen Häfen des In- und Auslandes in immer steigendem Maße aus den Kreisen der Seeleute die Klage laut, daß sie in unerhörter Weise von den Heuerbasen in Verbindung mit Schlafbasen und Händlern ausgebeutet würden und daß sie diesen Leuten solange wehrlos preisgegeben seien, bis nicht mit dem System der Anheuerung durch Heuerbase endgültig gebrochen sei und die Anheuerung allgemein durch Heuerbureaus erfolge. Diese Klagen sind auch vor der Kommission zu lebhaftem Ausdruck gelangt. Die Seeleute führten dabei etwa folgendes aus:

„Der Gebührentarif der Heuerbase sei schon an sich übermäßig hoch und stehe in keinem Verhältnis zu ihrer Mühewaltung, trotzdem werde er so oft überschritten, daß seine Innehaltung geradezu die Ausnahme bilde. Ein jeder wisse, daß neben der tarifmäßigen Gebühr der Regel nach eine besondere, oft recht bedeutende Vergütung zu zahlen sei und ein Seemann, der sich hierzu nicht verstehe oder sich gar beklage, keine Aussicht auf künftige Berücksichtigung habe. Es sei fast unmöglich, hiergegen mit Beschwerden an die Öffentlichkeit hervorzutreten, wenn man sich nicht Maßregelungen der schlimmsten Art seitens der Heuerbase aussetzen wolle. Zwischen den Heuerbasen und den Schlafbasen beständen die engsten geschäftlichen Beziehungen, deren Zweck die Ausbeutung der Seeleute sei. Der Heuerbas bevorzuge in erster Linie diejenigen Seeleute, welche bei den ihm befreundeten Schlafbasen wohnen; seine erste Frage gehe deshalb dahin, wo der betreffende Seemann logire. Wohne er bei Privatleuten oder bei einem Schlafbas, zu dem der Heuerbas nicht in Beziehung stehe, so werde er nicht weiter berücksichtigt. Die Seeleute seien deshalb genötigt, immer wieder diejenigen Schlafbase aufzusuchen, welche von dem Heuerbas begünstigt würden, auf dessen Vermittelung sie zur Erlangung einer neuen Heuer angewiesen seien. Die Folge dieser Unfreiheit in ihren Entschließungen sei Übervorteilung und Ausnutzung durch den Schlafbas, der auf jede Weise bemüht sei, den Seemann zu üppigem Leben und zur Vergeudung seiner mühsam verdienten Heuer zu verleiten. Dabei seien Unterkunft und Verpflegung schlecht und teuer. Das Treiben des Schlafbases werde dadurch unterstützt und erleichtert, daß sein Freund, der Heuerbas, den Seemann solange auf eine neue Heuer warten lasse, bis der letzte Rest des ersparten Geldes vertan und der Seemann auch wohl bis zur Höhe des bei der Wiederanheuerung zu erwartenden Vorschusses bei dem Schlafbas in Schulden geraten sei und dieser nun selbst wünsche, den Mann, an dem nichts mehr zu verdienen sei, wieder los zu werden. Habe der Seemann

Digitized by Google

Schulden beim Schlafbas gemacht, so behalte der Heuerbas die Vorschußnote ein und händige sie kurzer Hand dem Schlafbas aus; der Seemann müsse dann sehen, wie er sich die Ausrüstung zur Reise verschaffe. Meist halte auch der Schlafbas selbst ein mehr oder minder großes Lager von Ausrüstungsgegenständen, und der Seemann sei genötigt, seinen Bedarf zu teuren Preisen, die in keinem Verhältnis zu dem Wert der Ware ständen, von ihm abzunehmen, wenn er sich nicht den Schlafbas zum Feind machen wolle. Als Gegendienst für die Leistungen des Heuerbases übernähme der Schlafbas die Fürsorge, daß der wieder angeheuerte Mann nicht entweiche und seinen Dienst rechtzeitig antrete, und unterstütze den Heuerbas in der Beschaffung von Leuten, wenn die Nachfrage nach Arbeitskräften das Angebot übersteige; die sogenannten Runner[1], welche auf die Stellenbesetzung erheblichen Einfluß hätten, wollten für ihre Bemühungen von dem Seemann bezahlt sein.

„Auf die Tüchtigkeit der Leute lege der Heuerbas keinen Wert; er sei auch meist gar nicht in der Lage, diese zu beurteilen, da er nur ausnahmsweise aus dem Seemannsstande hervorgegangen sei. Bevorzugt werde derjenige, der am meisten Geld in die Taschen der Schlaf- und Heuerbase fließen lasse. Durch die Heuerbase werde ein großer Teil unbefahrener Leute angenommen, die die Arbeit nicht verrichten könnten und den übrigen Leuten den Dienst erschwerten. Auswärtige Seeleute würden zur Desertion verleitet, und durch Bestechungen aller Art werde ein häufiger Wechsel der Schiffsbesatzung herbeigeführt, damit eine größere Anzahl von Stellen zu besetzen sei und der Verdienst der Heuerbase sich mehre. Gerade die ordentlichen Seeleute würden von den Heuerbasen zurückgesetzt, und die besseren Kräfte gingen ins Ausland. Es sei soweit gekommen, daß die Seeleute sich häufig garnicht mehr persönlich um eine Heuer bemühten, sondern es dem Schlafbas überließen, ihnen eine Heuer zu verschaffen.

„Würde der Seemann nicht infolge seiner Abhängigkeit von den Heuerbasen den Schlafbasen preisgegeben sein, so würde er seine Ersparnisse zusammenhalten können und eines Vorschusses nicht bedürfen. Die jetzt beliebte Zahlung des Vorschusses mittelst Note mache ihn zum Gegenstand beliebiger Ausbeutung durch Schlafbas und Händler. Er könne die Note nur bei diesen Leuten, deren ganzer Geschäftsbetrieb aus-

[1] Die Runner der Heuer- und Schlafbase sind zu einem nicht geringen Teile ehemalige skandinavische Seeleute. Ihr Treiben war zeitweilig so arg, daß die Polizei eine Anzahl dieser Ausländer in den Jahren 1888—1891 auswies.

Digitized by Goog

schließlich auf dem Verkehr mit den Seeleuten begründet sei, einlösen oder in Zahlung geben, und auch dies bei der Bedingtheit des in der Note bekundeten Zahlungsversprechens meist nur mit erheblichen Verlusten oder gegen zuvorigen Aufwand für Speisen und Getränke. Werde die Note von Angehörigen des Seemanns dem Heuerbas zur Zahlung präsentiert, so stoßen diese auf Schwierigkeiten und Weiterung. Heuerbase, Schlafbase und Händler bildeten zusammen eine geschlossene Organisation, der sich der Seemann nicht entziehen könne. Bei Abschaffung der Heuerbase würden die Seeleute frei in der Wahl ihrer Schlafstellen, und damit wäre auch dem Treiben der Schlafbase ein Ende gemacht.

„Die Anheuerung der Seeleute, so wurde weiter ausgeführt, werde von den Heuerbasen meist in den Wirtschaften vorgenommen, ihre Comptoire seien kaum geöffnet. Die Ausbeutung der Seeleute hätte zwar dadurch erschwert werden sollen, daß die Heuerbase dem Stellenvermittler-Reglement der Polizeibehörde vom 10. März 1893 unterstellt wurden und somit nicht Gast- und Schankwirtschaft in Verbindung mit ihrem Geschäftslokal betreiben dürfen. Die Geschäftsstelle werde scheinbar von der Wirtschaft getrennt, diese auf den Namen eines Familienangehörigen geführt, und in der Wirtschaft vollzögen sich dann die Anheuerungen, meist unter Mitwirkung des Wirtes. Mitunter stehe auch der Schlafbas in nahen verwandtschaftlichen Beziehungen zum Heuerbas; auch seien nach § 2 des Statuts der Heuer- und Schlafbase die Mitglieder des Vereins verpflichtet, einander in geschäftlichen Beziehungen treu beizustehen. Die weitere Bestimmung[1] dieses Paragraphen, daß der Verein alle gemeinnützigen und moralischen Bestrebungen unterstützte, welche znm Wohle des Seemanns geschaffen werden, sei geradezu ein Hohn auf die Tätigkeit der Heuer- und Schlafbase.

„Die Seeleute faßten ihre Ausführungen dahin zusammen, daß das Heuer- und Schlafbaswesen geradezu ihren Ruin bedeute und daß nur durch einen gänzlichen Bruch mit diesem System Wandel geschaffen werden könne. Die Seeleute wünschen zu dem Zweck die Einrichtung von Heuerbureaus, nach Art desjenigen der Hamburg-Amerikalinie, tunlichst aber eines einheitlichen Heuerbureaus für sämtliche Reedereien. Die Organisation dieses Bureaus möge ganz den Reedern überlassen bleiben, nur werde Wert darauf gelegt, einen Einfluß auf die Anstellung

[1] Der genaue Wortlaut ist: „Der Verein unterstützt alle moralischen und gemeinnützigen Bestrebungen, welche zum Wohle des Seemannsstandes geschaffen werden, z. B. die Seemannsmission, und hofft dadurch den sozialistischen Elementen den Boden zu entziehen und den Frieden zu erhalten."

Digitized by Google

der Boten zu haben, welche aus den Kreisen der Seeleute genommen werden möchten. Wenn auch die Heuersuchenden in der Reihenfolge ihrer Anmeldung zu berücksichtigen seien, so solle doch der Seemann, wenn er an die Reihe kommt, nicht gezwungen sein, bei der betreffenden Reederei oder dem betreffenden Schiffe in Dienst zu treten, sondern befugt sein, ohne Angabe von Gründen eine Reederei oder einzelnes Schiff abzulehnen. Ebenso solle auch die Reederei das Recht haben, einen Seemann ohne Angabe von Gründen von der Anheuerung auszuschließen. Gewünscht wird endlich eine aus Vertretern der Reedereien und der Seeleute zusammengesetzte Aufsichts- und Beschwerdeinstanz. Der Vorsitzende des Seemannsvereins hat die Erklärung abgegeben, daß die Seeleute, wenn das Heuer- und Schlafbasen-System abgeschafft werden sollte, auf die Gewährung von Vorschüssen gern verzichten würden.

„Das von den Seeleuten zum Beweise für ihre Ausführungen beigebrachte Material und die von den Heuerbasen eingegangenen Entgegnungen entziehen sich zwar im einzelnen der Nachprüfung der Kommission, sie hat aber aus den Verhandlungen die Überzeugung gewonnen, daß die Ausführungen der Seeleute, wenn auch in mancher Beziehung übertrieben, doch im wesentlichen den Tatsachen entsprechen. Die Erbitterung, mit der diese Klagen vorgebracht wurden, die volle Bestätigung, welche sie durch den Vertreter des Vereins deutscher Seesteuerleute und den mit den Verhältnissen sichtlich genau vertrauten Vertreter der Hamburg-Amerika-Linie fanden, und endlich das persönliche Auftreten der Heuer- und Schlafbase konnte diese Überzeugung nur befestigen. Ein grelles Licht wird auf das Treiben der Heuerbase auch durch die Bekundung des Vertreters der Hamburg-Amerika-Linie geworfen, daß ihm seiner Zeit Mk. 3, — für jeden angeheuerten Mann geboten seien, wenn die Gründung des Heuerbureaus unterbleibe, ein Anerbieten, dessen Bedeutung aus der Tatsache erhelle, daß die Hamburg-Amerika-Linie bereits im Jahre 1889 11000 Mann angemustert habe.

„Mag sicherlich auch in vielen Fällen die Notlage der Seeleute in dem Hang zu einem verschwenderischen Leben nach den Entbehrungen der Seereise und in eigenem Leichtsinn ihren Grund haben, so ist doch durch die Verhandlungen der Kommission zur Genüge erwiesen worden, daß das Verfahren der Anheuerung durch Heuerbase Mißstände der schlimmsten und bedenklichsten Art gezeitigt hat, wie in solchem Umfang bisher schwerlich bekannt gewesen sind."

Nachdem der Bericht dann noch die Einrichtung der Heuerstelle des Vereins Hamburger Reeder in ihren Grundzügen darlegt, schließt er mit den Worten:

Digitized by Google

„Es steht zu hoffen, daß bei befriedigender Entwicklung der Heuerstellen sie auch von denjenigen Reedereien, die sich zur Zeit noch zurückhalten, in immer größerem Umfange benutzt werden und somit das Heuerbassystem, dessen Schäden so deutlich zu Tage getreten sind, bald gänzlich verschwinden wird."

Die Hoffnung, daß das Heuerbasunwesen verschwinden möge, ist der Erfüllung noch recht fern. Neben dem Heuerbureau der Amerika-Linie und dem des Vereins Hamburger Reeder gibt es nach wie vor eine große Zahl Privatunternehmer, die in mehr oder minder lockerer Verbindung mit Schlafbasen und Händlern in überwiegender Mehrzahl das vernichtende Urteil des Senatsberichtes unverändert rechtfertigen. Wenigstens habe ich in dieser Beziehung weder bei den Schiffsoffizieren noch bei der Mannschaft je ein abweichendes Urteil erfahren. Auch die Aufzeichnungen einiger Seeleute über ihre eigenen Erfahrungen, welche ich mir mit Hilfe eines Seemanns verschafft habe, zeigen immer wieder dasselbe Bild skrupelloser Ausbeutung. Ein Kapitän, den ich darnach fragte, in welchem Rufe die Heuerbase ständen, erwiderte mir epigrammatisch: „Bei den Seeleuten gelten sie als Landhaie, bei den Reedern als notwendiges Übel. Sie selbst betrachten sich als staatserhaltende Elemente."

Das neue Gesetz über die Stellenvermittlung für Seeleute gibt der Gewerbepolizei eine weitere Waffe, um die Schäden des Heuer- und Schlafbasenwesens zu bekämpfen. Allein eine wahre Befreiung der Seeleute aus den Klauen dieser Beutefänger ist nur durch eine ganz radikale Maßregel möglich. Daß sich unter den „landsharks" auch dieser und jener anständige findet, der rechtschaffen seinen Beruf erfüllt, will ich gerne glauben. Aber ihre Zahl ist so klein, daß ihre wirtschaftliche Vernichtung neben der gründlichen Vernichtung zahlreicher Ausbeuter unserer Seeleute vor einer Radikalkur nicht zurückschrecken darf. Sollte es nicht durchführbar sein, daß der Staat ein Heuerbureau einrichtet und daß Reeder und Seeleute gesetzlich verpflichtet werden, sich dieser Bureaus zu bedienen? — In Schweden besteht bereits die Einrichtung, daß nur das staatliche Seemannshaus vermittelt. Heuerbase existieren dort nicht. — Wohl in jedem anderen Gewerbe würde eine solche Forderung mit Recht als ein bedenklicher Eingriff in das Privaterwerbsleben betrachtet werden. In der Schiffahrt aber ist die Mitwirkung der staatlichen Organe bei Abschluß und Lösung des Dienstvertrages althergebracht, wohlbegründet und weder von Unternehmern noch von den Arbeitern je als lästige Aufsicht empfunden worden. Hier heißt es also, nur weiterbauen, nur dem See-

Digitized by Google

mannsamte die Befugnisse erweitern. Unter der Aufsicht und in den Räumen des Seemannsamtes müßte der Heuervertrag geschlossen werden. Selbstverständlich würde das Anheuern Sache des Kapitäns oder der Offiziere bleiben.

Die Einrichtungen des Heuerbureaus der Hamburg-Amerika-Linie[1] sind im Jahre 1897 vor der Senatskommission von einem Vertreter der Seeleute als lobenswert bezeichnet worden. Jetzt sind die Seeleute bereits etwas zurückhaltender in ihrem Lobe; sie beklagen sich insbesondere darüber, daß zwischen sie und das Heuerbureau vielfach der Runner sich eindrängt, der geschmiert werden müßte, und daß so die Vorteile des Bureaus wieder wett gemacht würden. Die Klagen mögen nicht unbegründet sein, aber es wäre unbillig, die Schuld der Verwaltung aufzubürden. Vielmehr wird es gerade Aufgabe der organisierten Seeleute sein, ihre Kameraden aufzuklären und ihnen zu sagen, daß die Vermittlung der Runner ganz und gar überflüssig ist. An der Verwaltung des Heuerbureaus finden die Runner meiner Überzeugung nach keinen Rückhalt. DasHeuerbureau untersteht der Aufsicht eines Inspektors. Die Beamten des Bureaus werden von dem Vorstande der Gesellschaft angestellt; gegenwärtig arbeiten in dem Bureau ein Vorsteher und 15 Unterbeamte. Aus der Instruktion für das Bureau hebe ich einige Bestimmungen hervor, die nicht nur einen Einblick in die Verwaltung gewähren, sondern auch sonst Beachtung verdienen. Sie lauten:

§ 3. Der Vorsteher des Heuerbureaus, bezw. sein Stellvertreter, ist verpflichtet und ausschließlich berechtigt, im Verein mit dem ersten Offizier und dem ersten Maschinisten, die An- und Abmusterung der von dem Heuerbureau angenommenen Personen, in Gemäßheit §§ 11 und 16 S.O. vor dem Seemannsamte zu bewirken.

§ 4. Der Vorsteher des Heuerbureaus hat streng darauf zu achten, daß nur gesunde und kräftige Leute angenommen werden und daß jeder für die Stelle, welche er am Bord bekleiden soll, geeignet ist.

Sämtliche neu zu engagierende Leute sind vor der Anmusterung von einem Arzt zu untersuchen.

Leute, die bereits das 50. Lebensjahr überschritten haben, dürfen nur dann angenommen werden, wenn sie zuvor auf den Dampfern der Gesellschaft gefahren und ihre letzte Stellung ohne eigenes Verschulden verloren haben.

Befahrene, mit guten Zeugnissen versehene Leute, besonders solche,

[1] Siehe oben S. 140.

Digitized by Google

die ohne ihr eigenes Verschulden ihren Dienst bei der Gesellschaft verloren haben, sind bei der Anstellung in erster Linie zu berücksichtigen.

Die Annahme sogenannter Überarbeiter bedarf in jedem einzelnen Falle der Genehmigung des Vorstandes der Gesellschaft. Diese Genehmigung des Vorstandes wird dem Vorsteher des Heuerbureaus durch den Schiffs- bezw. Maschinen-Inspektor übermittelt.

§ 5. Das Heuerbureau hat über die sämtlichen, bereits auf den Seedampfern der Gesellschaft fahrenden und neu anzunehmenden Personen ein genaues Verzeichnis zu führen und strenge darauf zu achten, daß niemand angemustert wird, der

a) bereits im schwarzen Buche der Gesellschaft aufgeführt, bezw. wegen schweren Vergehens aus dem Dienste entlassen ist,

b) bereits entehrende Strafen erlitten hat,

c) nicht im stande ist, durch glaubwürdige Zeugnisse über seine letzte Tätigkeit sich auszuweisen,

d) wiederholt wegen leichter dienstlicher Vergehen vom Bord entlassen ist.

§ 6. Der Vorsteher und die Beamten der Heuerbureaus dürfen neben ihren amtlichen Obliegenheiten keinerlei Geschäfte betreiben, sei es für eigene oder für fremde Rechnung; auch ist es ihnen insbesondere und auf das strengste untersagt, von den Stellesuchenden, deren Angehörigen oder Begleitern ꝛc. Geschenke oder Vergütungen irgend welcher Art anzunehmen.

Im Übertretungsfalle erfolgt unbedingt die Entlassung aus dem Dienste der Gesellschaft.

§ 8. Die Entlassungszeugnisse müssen nach folgendem Schema ausgestellt sein:

Diensttüchtigkeit: Sehr gut, gut, genügend, ungenügend.
Nüchternheit: Ohne Tadel, nicht ohne Tadel.
Betragen: Sehr gut, ziemlich gut, mangelhaft.
Entlassungsgrund: Verminderung der Mannschaft, Auflegen des Schiffes, Krankheit, eigener Wunsch, leichtes Dienstvergehen, schweres Dienstvergehen.

In anderer Form ausgestellte Zeugisse sind ungültig.

§ 9. Etwaige Strafanträge der Kapitäne gegen Mannschaften ihrer Schiffe werden dem Heuerbureau zur Kenntnis gebracht.

Digitized by Google

Die Heuergebühren betragen seit dem 1. Januar 1897:

	Wenn bereits früher auf Schiffen unserer Gesellschaft gefahren	Wenn noch nicht auf Schiffen unserer Gesellschaft gefahren
für Boots- und Zimmerleute, Tischler, Quartermeister, Küper und Schlachter, Konditoren, I. Bäcker, Köche, Oberstewards, Stewardessen, Klempner, Oberheizer	Mk. 3 pro Mann	Mk. 4 pro Mann
für Matrosen, Heizer, Kohlentrimmer, II. Bäcker, Stewards, Zwischendecksstewards	Mk. 1,50 pro Mann	Mk. 3 pro Mann
für Leichtmatrosen, Kochsmaaten, Aufwäscher, Jungen	Mk. 1 pro Mann	Mk. 2 pro Mann

Die Heuergebühren werden nur für die erste Reise angerechnet; für fernere sich unmittelbar daran anschließende Reisen werden Heuergebühren überhaupt nicht erhoben. Die für die erste Reise eingezogenen Heuergebühren werden bei der Anmusterung für eine unmittelbar darauf folgende Reise in bar zurückerstattet [1].

Im Februar 1897 hat die Hamburg-Amerika-Linie die Ausgabe von Vorschußnoten eingestellt, dagegen die üblichen Vorschüsse in bar ausgezahlt. Seit Ende 1901 ist aber die Gesellschaft zu dem alten System der Vorschußnoten zurückgekehrt, weil, wie sie mir schreibt, die bei Barvorschuß häufigen Desertionen im Hamburger Hafen ihr beträchtliche Ungelegenheiten und Verluste brachten. Seitdem erhalten Barvorschuß nur die Offiziere und diejenigen Unteroffiziere, welche schon längere Zeit bei der Gesellschaft fahren. „Im übrigen werden Vorschußnoten gegeben, auf Grund derer dem Vorzeiger drei Tage nach Abfahrt des Dampfers von Cuxhaven bezw. dem letzten europäischen Zwischenhafen ein halber Monatsbetrag der Heuer ausbezahlt wird. In Geschäften werden diese Noten angenommen, und zwar da, wo die Leute und ihre Familien bekannt sind und kein Verdacht der Desertion besteht, zum Nennbetrage. Damit ist die berechtigte und zweckmäßige Verwendung der Vorschußnoten ohne Schwierigkeiten möglich. In Wirtschaften dürften auch Ab-

[1] Nach § 4 Abs. 2 des neuen Gesetzes betr. Stellenvermittlung ist die Gebühr von dem Reeder und dem Schiffsmanne je zur Hälfte zu zahlen.

Digitized by Google

züge vorkommen." Das Bedauerliche ist aber, daß Geschäfte, in denen die Seeleute unbedingten Personalkredit genießen, selten sind wie weiße Raben. Im Durchschnitt dürfte der Seemann bei Einkäufen auf 20 Mark 3 Mark einbüßen. Daß die Händler hin und wieder durch unredliche Seeleute, die mit der Heuer durchbrennen, geschädigt werden, ist wahr, daß aber die redlichen Seeleute diesen Schaden durch jenen Abzug ausgleichen müssen, ist ein durch keine Erwägung zu rechtfertigender Unfug. Um dem ein Ende zu machen, gibt es nur das eine Radikalmittel: mit den Vorschüssen in jeder Form aufzuräumen. Das wird aber erst möglich sein, sobald die Anheuerung dem privaten Mißbrauch entzogen ist. Unter dieser Voraussetzung werden die guten Elemente im Seemannsstande der Abschaffung der Vorschüsse freudig zustimmen[1].

Wesentlich anders geartet als die Vorschußnoten sind die sogenannten Ziehscheine, die bei längeren Reisen von mehreren Reedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und einigen anderen, ausgestellt werden. Auf einen solchen Ziehschein kann ein Angehöriger des Seemanns oder ein sonstwie Beauftragter die Hälfte der bereits verdienten Monatsgage im Heuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie oder bei der betreffenden Reederei abheben oder sie sich durch die Post zusenden lassen. Diese Einrichtung ist besonders für verheiratete Seeleute von großem praktischen Werte. Das Heuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie hat im Jahre 1902 249075,50 Mark an die Angehörigen der Angestellten übermittelt. In welchem Umfange die Übermittelung auf Grund von Ziehscheinen erfolgt ist, läßt die Statistik der Hamburg-Amerika-Linie nicht ersehen. An Gebühren hat das Heuerbureau der Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1902 8823 Mark eingenommen. Dagegen sind zurückgezahlt 4173 Mark. Auch diese Ziffer gibt einen Anhalt für eine gewisse Stetigkeit in der Beschäftigung der Seeleute bei der Hamburg-Amerika-Linie. Leider fehlen die Angaben über die Verteilung der zurückgezahlten Heuergebühren auf die einzelnen Chargen.

Bei der Hamburg-Amerika-Linie ist es nach Angaben der Gesellschaft die Regel, daß auf ein Jahr angeheuert wird, d. h. jedesmal bis auf den Schluß des Kalenderjahres. Jedoch haben beide Parteien das Recht, am Ende einer Rundreise zu kündigen. Seit Anfang dieses Jahres ist eine Kündigungsfrist von 24 Stunden eingeführt. Nur vor der neuen Abfahrt des Schiffes beträgt die Frist 48 Stunden, deren Einhaltung bei sehr wichtigen Gründen von der Gesellschaft nicht verlangt wird. (Vergl. § 28, Absatz 3, der neuen Seemannsordnung.)

[1] Siehe oben S. 192.

Digitized by Google

Wie schon die Statistik[1] des Heuerbureaus der Hamburg-Amerika-Linie zeigt, werden die Offiziere nicht durch das Bureau angeheuert. Sie werden vielmehr durch einen Schiffsinspektor der Gesellschaft angenommen. Ebenso verhält es sich mit den Maschinisten. Dasselbe Verfahren ist bei den Hamburger Reedereien allgemein üblich, nur daß bei kleineren Betrieben der Prokurist der Reederei oder der Reeder selbst den Dienstvertrag abschließt. Gleichwohl ist eine Vermittelung nötig, da ja der Offizier nicht bei den einzelnen Reedereien herumfragen kann und da andererseits Inserieren in den Tagesblättern oder Fachzeitschriften nicht Brauch ist. Zu diesem Zwecke hat der Verein der Offiziere der Handelsmarine ein Heuerbureau eingerichtet.

Noch schwieriger als die Bekämpfung des Heuerbas- und Schlafbasunwesens im Inlande ist die Bekämpfung der Heuerbase im Auslande. An ihrer Bekämpfung aber haben wir deshalb ein so lebhaftes Interesse, weil sie in nicht wenigen Fällen unsere Seeleute zur Desertion verleiten. Die Desertionen unserer Seeleute in überseeischen Häfen sind eine wahre Plage für die Schiffahrt. Leichtsinn und Unzuverlässigkeit tragen in manchen Fällen die Schuld, nicht selten auch schlechte Behandlung und ungenügende Verpflegung an Bord. Eine dritte Kategorie unerfahrener Seeleute aber fällt lediglich den trügerischen Verlockungen der Heuerbase zum Opfer und wird wortbrüchig.

Bei dem Seemannsamte in Hamburg sind folgende Desertionsfälle im Jahre 1901 bekannt geworden:

Es desertierten in ausländischen Häfen	Steuerleute	Ärzte	Verwalter	Zimmerleute	Bootsleute	Köche	Quartermasters	Segelmacher	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Stewards und Stewardesses	Maschinisten und Assistenten	Feuerleute	Diverse	Total
Hamburger	—	—	—	—	2	—	1	—	12	11	10	22	3	31	11	103
Sonst. Deutsche	—	—	—	7	2	12	2	4	182	84	52	117	7	544	118	1131
Ausländer	1	—	—	—	1	1	1	—	29	6	—	4	2	43	2	90
Zusammen	1	—	—	7	5	13	4	4	223	101	62	143	12	618	131	1324
Gegen 1014 im Vorjahre, und zwar																
Hamburger	—	—	—	2	—	5	—	1	10	8	10	19	1	52	5	113
Sonst. Deutsche	1	—	—	10	1	20	3	2	148	47	33	83	3	313	44	708
Ausländer	—	—	—	—	—	—	—	—	71	7	3	6	—	76	30	193
Zusammen	1	—	—	12	1	25	3	3	229	62	46	108	4	441	79	1014

[1] Oben S. 196.

Digitized by Google

Von vorstehenden 1324 Desertionsfällen aus dem Jahre 1901 entfallen auf:

Adelaide	9	Delagoa Bay	3	Melbourne	21	Rosario	10
Aden	1	Durban	7	Messina	2	Rotterdam	2
Amsterdam	3	Fernandina	2	Montreal	5	Salonik	1
Antwerpen	54	Freemantle	35	Nagasaki	2	San Franzisko	58
Bahia Blanca	4	Funchal	1	Neapel	1	Santa Rosalio	4
Baltimore	147	Galveston	4	Newcastle o. T.	7	Santos	13
Barcelona	2	Genua	3	Newcastle N.S.W.	3	Shanghai	3
Batavia	1	Gravesend	1	New Orleans	8	Singapore	7
Beira	3	Havana	1	Newport News	6	St. Thomas	3
Boston	19	Havre	4	New York	590	Swansea	7
Brisbane	4	Hongkong	1	Philadelphia	46	Sidney	39
Buenos Aires	43	Hull	4	Plymouth	1	Tacoma	8
Callao	5	Iquique	14	Portland	4	Tampico	3
Capstadt	5	Konstantinopel	1	Port Said	1	Triest	1
Cardiff	28	Kopenhagen	1	Port Talbot	6	Valparaiso	22
Colon	1	Laguna	4	Port Victoria	2	Vancouver	4
Cork	1	La Plata	1	Rio de Janeiro	1	Vera Cruz	1
Coronel	2	London	1	Rio Grande do Sul	4	Yokohama	1
Dar es Salaam	4	Marseille	1			Zanzibar	2

In Hamburg desertierten nach geschehenen Anmusterungen 593 Seeleute. Es stellten sich im Laufe des Jahres beim Seemannsamte 1253 Deserteure; von diesen wurden 1104 bestraft, 149 gingen straffrei aus.

Über die Jahre 1871 bis 1895, zum Teil auch über das Jahr 1896 verdanke ich der Güte eines Schiffsoffiziers eine Zusammenstellung, die vergleichend die Zahl der beim Seemannsamt Hamburg angemusterten Seeleute und der zur Kenntnis gelangten Desertionen angibt. Zur Erläuterung schicke ich voraus, daß unter „Funktionären" in der Tafel Offiziere, Ärzte, Verwalter, Zimmerleute, Bootsleute, Köche, Quartermeister, Segelmacher, Maschinisten, Assistenten, Stewards, Stewardessen und ähnliche Chargen verstanden werden. (S. Tabelle S. 200.)

Ein zuverlässiges Bild gibt diese Statistik nicht, weil nicht alle Desertionen beim Seemannsamt angemeldet werden. In Wirklichkeit ist die Zahl der Deserteure außerordentlich viel höher. So sind im Jahre 1901 allein bei der Hamburg-Amerika-Linie 1461 Mann desertiert, während das Seemannsamt für alle Reedereien nur 1324 angiebt. Im Jahre 1902 hat sich die Zahl der Desertionen bei der Hamburg-Amerika-Linie etwas verringert, nämlich 1322 Mann, von denen 1052 Mann im Auslande, 270 in Hamburg desertiert sind. Diese Desertionen verteilen sich nach Plätzen, Dienststellungen und Monaten folgendermaßen (s. Tabelle S. 201):

Digitized by Google

Jahrgang	Angemustert wurden	davon desertierten	auf ‰	Auf 80 000 innerhalb 8 Jahren angemusterte Leute kommen demnach Deserteure	Von der Deserteuren waren: Matrosen, Heizer und Trimmer	Funktionäre	Leichtmatrosen und Jungen	Gegen 1000 Funktionäre, Leichtmatrosen und Jungen stehen demnach Matrosen, Heizer und Trimmer	Auf 8000 innerhalb 8 Jahren desertierte Funktionäre, Leichtmatrosen und Jungen kommen demnach desertierte Matrosen, Heizer und Trimmer
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1871	12 191	496	407		240	103	153	934	
1872	14 022	556	396		317	95	144	1327	
1873	15 338	665	434		400	101	164	1594	
1874	15 639	433	277		227	84	122	1053	
1875	13 907	354	255		151	81	122	744	
1876	15 110	264	175		117	59	88	796	
1877	14 365	168	115		71	41	56	732	
1878	14 196	152	107		72	30	50	900	
				2166					8 080
1879	14 941	309	207		164	50	95	1131	
1880	17 359	569	328		343	104	122	1518	
1881	19 359	731	378		469	123	139	1790	
1882	21 535	702	326		482	110	110	2191	
1883	22 376	532	238		345	96	91	1845	
1884	24 716	421	170		271	98	52	1807	
1885	23 907	392	164		257	69	66	1904	
1886	23 969	402	168		234	76	92	1393	
				1979					13 579
1887	24 185	562	232		381	109	72	2160	
1888	26 082	546	209		385	83	78	2397	
1889	30 817	593	192		398	114	81	2041	
1890	32 983	700	212		466	159	75	1983	
1891	36 989	764	206		475	218	71	1645	
1892	34 834	836	240		533	229	74	1759	
1893	36 368	1093	300		911	119	63	5005	
1894	37 146	613	165		447	131	35	2693	
				1756					19 683
1895	38 193	667	175		511	107	49	3271	
1896	39 726	680	171						

Digitized by Google

Es sind desertiert in	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Heizer	Trimmer	Diverse	Summa
New York	40	44	42	102	290	247	765
Baltimore	19	7	5	5	15	9	60
Boston	4	1	—	—	—	1	6
Philadelphia	8	9	7	3	16	10	53
Antwerpen	1	4	1	5	1	1	13
Stettin	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	48	17	19	59	60	67	270
verschiedenen Plätzen	29	20	17	18	42	29	155
	149	102	91	192	424	364	1322

Januar	56	Mann
Februar	42	=
März	53	=
April	97	=
Mai	173	=
Juni	149	=
Juli	136	=
August	145	=
September	143	=
Oktober	117	=
November	110	=
Dezember	101	=
	1322	Mann

Weitaus am größten ist die Zahl der desertierten Trimmer. In diesen Fällen spielt die oft unerträgliche Mühsal der Arbeit eine erhebliche Rolle. Daneben kommt in Betracht, daß viele Trimmer bereits mit dem festen Vorsatz, zu desertieren, an Bord gehen, um in der neuen Welt ihr Glück zu suchen, bisweilen auch, weil ihnen die Nähe der deutschen Polizei die Heimat verleidet hat. Mustern sie nun als Trimmer an, so sparen sie nicht allein die Kosten der Überfahrt, sondern sie entgehen auch der lästigen Kontrolle, hüben wie drüben. Am bedauerlichsten sind die Desertionen der Jungen und Matrosen, durch die unsere Handelsmarine viele tüchtige Elemente dauernd verliert. Soweit Jungen und Leichtmatrosen in Frage kommen, liegt, wenigstens bei den Desertionen an der Westküste Nordamerikas, die Vermutung nahe, daß Mißstände an Bord die Schuld tragen. Denn diese jungen, wenig befahrenen Seeleute bieten dem Boardingmaster und Runner kein geeignetes Ausbeutungsobjekt; dazu ist die Heuer zu gering. Sonst sind an den Desertionen an der Westküste Nordamerikas fast immer die dortigen Heuerbase und ihre Helfershelfer (boarding master und runner) die Hauptschuldigen. Sie verstehen es, die Seeleute unter den unglaublichsten Versprechungen zum Entweichen zu verleiten, um sie nach einer gründlichen Ausbeutung gegen enorme Gebühren an Schiffe unter fremder Flagge zu verheuern. Für die Art der Verlockungen dieses eine Beispiel: Ein unbefahrener Trimmer bezog auf einem Hamburger Schiff eine Monatsheuer von 50 Mark. In Portland (Oregon) desertierte er, weil ein Boardingmaster ihm eine Heuer von 25 Cents für die ersten 20 Tage, von

Digitized by Google

25 Dollar den Monat für die weitere Fahrt versprach. Die Reise nahm am 19. Tage ihr Ende.

Ohne ein energisches Einschreiten der amerikanischen Behörden ist den Übelständen nicht abzuhelfen. Da aber alle Schiffahrt treibenden Völker gleichmäßig an der Bekämpfung jenes Unwesens interessiert sind, so wäre wohl ein *internationales* Vorgehen in Washington der geeignetste Weg. Gleichzeitig müßten sämtliche Kapitäne auf Grund eines internationalen Übereinkommens angehalten werden, nicht über eine bestimmte geringe Summe hinaus Vorschüsse an jenen verrufenen Hafenplätzen Nordamerikas zu geben. Es ist einfach ein Märchen, daß sich ohne Vorschüsse nicht genügend Leute finden. Außerdem wird durch Begrenzung der Vorschüsse der Möglichkeit vorgebeugt, daß der Kapitän oder erste Maschinist mit dem Boardingmaster gemeinsames Spiel treiben. Derartige Fälle sind leider auch auf deutschen Schiffen vorgekommen.

Sicherungs- und Rettungswesen.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, im einzelnen aufzuzählen, welche Vorkehrungen zur Sicherung und Rettung von Schiff und Mannschaft getroffen sind, und welchen Mängeln nach dem heutigen Stande der Technik noch abgeholfen werden könnte. Dem steht vor allem auch entgegen, daß es dem Laien in vielen technischen Fragen unmöglich ist, sich eine selbständige Meinung zu bilden. Ich muß mich daher auf das Wichtigste beschränken, auf die viel umstrittene Frage der Tiefladelinie, auf die Bemannungsfrage und einiges andere und schließlich auf eine kurze Würdigung der Seeberufsgenossenschaft und ihrer Einrichtungen.

Was die Tiefladelinie angeht, so ist für die Geschichte dieser Sicherheitsvorschrift bemerkenswert, daß die Hamburg-Amerika-Linie am Ostersonntag 1900 ihren Dampfer „Batavia", als erstes Hamburger Schiff, mit einer Tiefladelinie versehen aus dem Hafen hat fahren lassen, ein Ereignis, das bekanntlich den lebhaften Beifall des Kaisers und der seefahrenden Bevölkerung gefunden hat. Noch im Sommer 1900 hat die Hamburg-Amerika-Linie für alle ihre Schiffe nach einer Berechnung des Germanischen Lloyd[1] die Tiefladelinie freiwillig eingeführt. In dem gleichen Jahre hat die Seeberufsgenossenschaft die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe übernommen. Das hatte zunächst nicht viel zu bedeuten. Denn die Aufsicht beschränkte sich auf die Vorschrift, daß auf

[1] Der Germanische Lloyd steht unter Staatsaufsicht, ebenso das Bureau Veritas, ein französisches Institut, das auch heute noch eine große Zahl deutscher Schiffe klassifiziert.

Digitized by Google

jeder größeren Seefahrt der größte Tiefgang am Vorder- und Hintersteven zu ermitteln und im Journal zu vermerken war. Diese Aufzeichnungen verbunden mit Bemerkungen über die Art und Beschaffenheit der Ladung und deren Stauung sollten der Berufsgenossenschaft unterbreitet werden, und es lag ihr ob, etwaige Mängel festzustellen und auf ihre Abhilfe zu dringen. Auf den ersten Schritt ist jetzt aber der zweite gefolgt. In den neuen, demnächst in Kraft tretenden, Unfallverhütungs-Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft bestimmt nämlich der § 25:

„Jedes Schiff (Dampfschiff und Segler) über 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt muß außerhalb der Wattfahrt, jedoch mit Ausnahme der Fischerei-, Bergungs-, Schlepp- und Luftfahrzeuge, eine Tiefgangsskala auf jeder Seite des Vor- und Ruderstevens und zwar auf der einen Seite in Dezimetern, auf der anderen Seite in englischen Fuß an den festen Teilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen."

Durch diese Bestimmung ist aber die Aufgabe keineswegs gelöst, so wenig wie durch die Anbringung eines Thermometers in einem Fabrikraum eine Überheizung verhütet wird. Erst die Festlegung der Linie für jedes einzelne Schiff wird das bringen, was seit Jahren nahezu die gesamte deutsche seemännische Bevölkerung ersehnt hat. Freilich bleibt der Technik auch dann die Aufgabe, für eine gewissenhafte Begrenzung zu sorgen, der Seeberufsgenossenschaft die Pflicht, die Innehaltung der Linie zu überwachen und jedes Überschreiten auf das strengste zu ahnden. So sollen nach Berichten deutscher Schiffsoffiziere in englischen Kohlenplätzen Fälle vorkommen, wo die Plimsoll-Line in der Weise umgangen wird, daß man vor der Revision des Board of Trade die Tanks leer pumpt und sie nachher wieder vollaufen läßt. Also ohne ernste Strafandrohung und Aufsicht wird es auch später nicht gehen. Wie ich übrigens von dem Direktor der Seeberufsgenossenschaft erfahren habe, hat der Vorstand der Genossenschaft bereits einem von dem Germanischen Lloyd ausgearbeiteten Entwurf von Vorschriften über den Freibord deutscher Seefahrzeuge seine Genehmigung erteilt. Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch die Genossenschaftversammlung den Entwurf gutheißen wird. Daß der Entwurf vom deutschen Klassifikationsinstitut, dem Germanischen Lloyd, stammt, erklärt sich daraus, daß Experten des Lloyd für die Seeberufsgenossenschaft tätig sind. Ihre Tätigkeit erstreckt sich nun in erster Linie auf eine Überwachung der von der Berufsgenossenschaft eingeführten Verhütungsvorschriften. Zu diesem Zwecke werden für die Seeberufsgenossenschaft 12 Schiffsbauingenieure, 12 Maschineningenieure und 19 ehemalige Kapitäne der Handelsmarine

Digitized by Google

beschäftigt. Sie haben — das mag an dieser Stelle eingeschoben werden — im Jahre 1900 in den deutschen Seeplätzen 502 Dampfschiffe und 380 Segler, im Jahre 1901 400 Dampfschiffe und 369 Segler überholt. Von diesen Überholungen erstreckten sich

	im Jahre 1900	im Jahre 1901
a) auf das gesamte Schiff	344	187
b) auf Inventar, Ausrüstung und Unfallverhütungsvorkehrungen allein	58	205
c) auf Boote und Rettungsgeräte	316	388
d) auf Maschinenanlage	119	131
e) auf Dampfrohrleitungen	67	106
f) auf einzelne Ausrüstungsgegenstände	—	4
g) auf Schraubenwellen bei Dampfern	—	3

Außerdem haben im technischen Bureau des Germanischen Lloyd seit dem Jahre 1900 mehrere Ingenieure daran gearbeitet, zunächst für eine größere Zahl von Dampfern den Freibord zu bestimmen. Nach der Auskunft des Direktors der Seeberufsgenossenschaft muß die Arbeit bereits soweit gediehen sein, um für alle zur Seeberufsgenossenschaft gehörenden Schiffe den Freibord bestimmen zu können. Die Ansichten der Fachleute über den Wert der Tiefladelinie sind geteilt. m hohen deutschen Marineoffizier verdanke ich folgende Ausführungen: „Je mehr über die Tiefladelinie geschrieben ist, desto weniger läßt sich über sie sagen. Sie wird als das allein seligmachende Heilmittel aller Krebsschäden gepriesen und hat im Grunde keinen anderen Zweck, als mit ihrer Einführung den Leuten den Mund zu stopfen. Die Technik ist gar nicht im stande, eine Tiefladelinie zu errechnen, die für alle Schiffe und alle Verhältnisse gültig sein könnte, und der Deutsche — ich meine ihn bis in alle Spitzen und Behörden — ist schließlich noch zu gewissenhaft, einerseits den Leuten ein X für ein U zu machen und andererseits zum Schaden der Schiffahrt, wie England es unter dem Druck Plimsollscher philanthropischer Bestrebungen getan hat, ein Gesetz zu erlassen, was dem Menschenleben nicht den geringsten Nutzen bringt. Die Statistik weist nach Einführung der Ladelinie in England eine größere Zahl Verluste nach, ein Nachlassen der deutschen Verluste — die Behauptung, daß die deutschen Verluste den englischen gegenüber proportional ungeheuer zugenommen hätten, ist absolut unrichtig —; die Statistik beweist natürlich nicht, daß nun die Tiefladelinie schuld sei, das ist natürtürlich nicht der Fc , sie hat bei den ganz verschwindend seltenen Fällen von Überladung, d. h. Überschreitung der Tiefladelinie, eben gar keinen Einfluß auf die Häufigkeit der Unfälle."

Digitized by Google

Bekanntlich übt die Seeberufsgenossenschaft die Aufsicht aus über den Tiefgang der Schiffe auf Grund des Seeunfallversicherungsgesetzes. Mit ihrer Hilfe wird vermutlich mit der Zeit soviel Material gesammelt werden, daß man daraus ein brauchbares Gesetz konstruieren kann im Gegensatz zu den vielen Bestimmungen des Board of trade, die nach Ausspruch des vom Parlament ad hoc eingesetzten Ausschusses außerordentlich lähmend auf den Handel wirken — ohne, wie ich nochmals hinzusetzen möchte, die Sicherheit des Lebens im mindesten zu fördern. Warum ist von einer Mindestladelinie nie die Rede? Die leeren Schiffe sind die gefährlichsten. Warum nicht vom Vorsteven, dem $^9/_{10}$ der Totalverluste bei Kollisionen zur Last fallen? Das sind alles Geldfragen, die aber zum Brachlegen jeder Schiffahrt führen müßten, wenn man sie zu sehr einengen würde, und

„Navigare necesse est".

Zur Ladelinie möchte ich noch bemerken, daß unsere Bestimmungen für die Sicherheit der Schiffe und ihre Handhabung alle denkbare Gewähr bieten und durch keine Ladelinie in Wirklichkeit verbessert werden könnten. Hinter einer solchen wird immer nur Trug und Schein zu vermuten sein. Zum Vorsteven will ich noch erläuternd sagen: Bei Kriegsschiffen verlängert sich der Vorsteven nach vorn zu einem Sporn unter Wasser, um den Feind mit Sicherheit zum Sinken zu bringen; alle Handelsdampfer haben einen geraden Steven und verletzen bei Kollisionen ebenfalls in der Wasserlinie, daher $^9/_{10}$ der Totalverluste durch diese Art Verletzung, abgesehen davon, daß man selbst selten ohne großen Schaden davonkommt. Schluß daraus: Man gebe den Handelsdampfern einen dem des Kriegsschiffes in der Form entgegengesetzten Steven, d. h. von der Wasserlinie nach oben ausladend oder die alte gebräuchliche Schiffsform, dann beschränkt sich der Schaden für beide in den meisten Fällen auf das tote Werk über Wasser. Das kostet ein soviel längeres Schiff und einen soviel längeren Kairaum, daher soll und wird von einer Änderung nicht die Rede sein."

Der scharfe internationale Wettbewerb ist im allgemeinen ein mächtiger Hebel für Fortschritte im Schiffsbau und in der Schiffsführung. Es kann aber auch, wie es das Schicksal des Vorsteven beweist, zu einem gefährlichen Hemmschuh werden. Ein weiterer Beleg für seine ungünstigen Wirkungen ist die Tatsache, daß der Doppelboden bei der Kriegsmarine eingeführt ist, in der Handelsmarine dagegen keinen Eingang gefunden hat. Über diese technische Frage finde ich in einem Aufsatz eines jüngeren Schiffsbauingenieurs folgende Aus-

Digitized by Google

führungen:[1] „Die Handelsschiffe einschließlich der großen Schnelldampfer des Ozeanverkehrs, haben nur den eigentlichen Bodenschutz, ohne daß ihre Wasserlinie auch nur im geringsten gegen die Folgen von Verletzungen geschützt wäre. Der Doppelboden hört an der „Kimm" auf, dort, wo der Schiffsboden seine schärfsten Krümmungen beim Übergange in die Schiffsseiten zeigt. Freilich würde die Ausführung des schon oft von Werften und von „befahrenem" Publikum gemachten Vorschlages, das Zellensystem auch seitlich bis über Wasser auszudehnen, eine nicht geringe Einbuße an Rentabilität, weil an Nutzladefähigkeit, bedeuten. Die Frage wäre nur, ob die dann sofort verzehnfachte Sicherheit des Schiffes gegen das Sinken nach Kollisionen u. s. w. den Reedereien, die an diese Verbesserungen herangingen, nicht alsobald den Löwenanteil am transatlantischen Personenverkehr in die Arme werfen würde, ungerechnet noch die Wahrscheinlichkeit, daß außerdem noch mancher Totalverlust großer Frachtschiffe vermieden werden könnte."

Wie mir der Verfasser des Aufsatzes mitteilt, sind Fälle, in denen der Doppelboden eine entscheidende rettende Rolle gespielt hat, z. B.: 1. Grundberührung des Linienschiffes „Kaiser Friedrich III.", 2. Grundberührung des Linienschiffes „Sachsen", 3. eine Grundverletzung des Panzerschiffes „Heimdall" im Belt. Zahlreiche Fälle kommen natürlich gar nicht zur öffentlichen Kenntnis, weil nach Foerster eine größere Bodenverletzung, die früher eine mehr oder weniger sicher tödliche Wunde war, jetzt durch das Doppelbodensystem zu einer der harmloseren, wenn auch aus Festigkeitsgründen immer noch ernsten Havarien herabgesunken ist. Ob nun nicht, wenn etwa eine Hamburger Reederei bei einem Neubau den Doppelboden einführte, die übrigen Reedereien nicht nur Deutschlands, sondern auch des Auslandes bald nachfolgen würden und müßten? Ich wage nicht, die Frage zu entscheiden, halte es aber für nötig, sie einmal wieder anzuregen. An der Lebensfähigkeit unserer Handelsmarine darf freilich eine Reform nicht rütteln. Das verlangt nicht zuletzt das Lebensinteresse unserer Seeleute.

Nicht minder wichtig als die sachgemäße Bestimmung des Freibords ist eine sorgfältige, sachkundige Stauung der Güter. In dieser Beziehung sind wir nicht nur von unseren heimischen Einrichtungen, sondern natürlich auch von der Tüchtigkeit der Stauer in ausländischen Häfen abhängig. Unsere Hamburger Stauer genießen einen sehr guten Ruf. Die Arbeit will durchaus gelernt sein, und daß es nicht angeht, be-

[1] Vergl. Die Sicherung des Menschenlebens auf hoher See von Ernst Foerster, Velhagen & Klasings Monatshefte, Juli 1901.

Digitized by Google

liebiges Volk von der Straße aufzulesen, um sie zum Stauen zu verwenden, hat der große Hamburger Hafenstreik deutlich genug gezeigt. In englischen Häfen soll es minder gut um die Stauarbeit bestellt sein. Auf diesen Mangel ist auch in dem Jahresbericht der Seeberufsgenossenschaft vom Jahre 1898 hingewiesen.

„Da in nautischen Kreisen," so lautet der Bericht, „gestützt auf mehrere Vorkommnisse, die Ansicht immer mehr an Boden gewinnt, daß die Ursache dafür, daß so viele Schiffe, welche Kohlenladungen über See bringen, als verschollen erklärt werden müssen, nicht allein in Selbstentzündung und Explosionen, sondern auch darin zu suchen ist, daß das Trimmen der Kohlen oft recht mangelhaft in englischen Häfen ausgeführt wird, die Ladung infolgedessen überschießt und das Schiff kentert, so hat der Vorstand sich mit Assekuradeuren in Verbindung gesetzt und darauf hingewirkt, daß die Inspektoren der Assekuranz-Gesellschaften in englischen Häfen ihr besonderes Augenmerk auf das Trimmen der Kohlen und das Anbringen genügender und starker Längsschotten richten."

Schon dieser eine Fall zeigt, daß die Sicherung der Schiffahrt neben dem nationalen einen internationalen Charakter trägt. Ich brauche ferner nur an die Befeuerung und Betonnung des Fahrwassers, an die Rettungsstationen in allen Kulturländern, an das Signalwesen zu erinnern, um auszusprechen, daß das beste nationale Reformwerk Stückwerk bleibt ohne gleichzeitige internationale Fortschritte. Dazu rechne ich auch ein internationales Übereinkommen über Fahrgeschwindigkeit bei Nebel und international festgelegte, ganz erhebliche Strafen für Übertretungen derartiger Bestimmungen. Denn ich habe auf deutschen, englischen und holländischen Schiffen die Beobachtung gemacht, daß bei Nebel munter darauf losgefahren wurde, und ich habe mehr als einmal von Schiffsoffizieren gehört, daß es nichts Gescheiteres gäbe als bei Nebel schnell zu fahren, weil bei einer Kollision das schnell fahrende Schiff im Vorteil sei. Daß die Fahrgeschwindigkeit nicht bis zur Manövrierunfähigkeit des Schiffes aufgehoben werden darf, ist selbstverständlich. Zu den gefährlichsten Feinden der Schiffahrt gehören auch die schwimmenden Wracks. Sollte nicht ein internationales Übereinkommen möglich sein, wonach den Kriegsmarinen in Friedenszeiten die Aufgabe gestellt wird, die Wracks zu versenken oder sonstwie zu beseitigen?

Neben der Tiefladelinie spielt die Bemannungsfrage der Schiffe unter den Reformforderungen eine bedeutsame Rolle. Daß Fälle unzureichender Bemannung vorkommen, ist festgestellt. Ich zitiere hierfür einen Spruch des Seeamts: Der Bestmann H. ist am . . . 1902 auf

Digitized by Google

dem Schlepper T. beim Wegnehmen der Backbordlaterne über Bord gefallen und ertrunken. An dem Unfall trifft niemanden eine Schuld. Die Besatzung des Schleppers war keine genügende, indem der Bestmann sich allein auf seinem Posten befand . . ." Aber die Fälle sind, soweit ich die Judikatur des Seeamts verfolgt habe, ungemein selten und betreffen ausschließlich kleinere Schiffe. Trotzdem ist es zu begrüßen, daß die Seeberufsgenossenschaft in ihren neuen Unfallverhütungs-Vorschriften folgenden neuen Paragraphen eingefügt hat:

„Schiffe (Dampfschiffe) in langer und atlantischer Fahrt von mehr als 60 Meter Vermessungslänge oder mindestens 700 Registertons Brutto-Raumgehalt müssen eine Besatzung haben, welche neben dem Schiffer und zwei Steuerleuten eine solche Zahl von Deckmannschaften aufweist, daß zwei Wachen, bestehend zum mindesten aus je einem Rudersmann, einem Ausguckmann und einem Hilfsmann für sonstige Zwecke gebildet werden können."

Bedenklich an dieser Bestimmung ist allerdings der Begriff „Deckmannschaft", weil zu ihr auch Koch, Steward und Schiffsjunge gehören. Die Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft enthielten bisher über die Bemannung nur die eine Bestimmung, daß jedes Schiff bei Antritt der Reise „gehörig" bemannt sein müsse. Was aber unter „gehörig" zu verstehen war, ließ man offen. Am besten wäre, glaube ich, eine ausdrückliche Ausdehnung des § 58 der neuen Seemanns-Ordnung. Das Recht eines Schiffsoffiziers oder dreier Schiffsleute, sich über ihr Schiff beim Seemannsamte zu beschweren, müßte außer Seeuntüchtigkeit und unzureichendem oder schlechtem Proviant auch ungenügende Bemannung begreifen. Hand in Hand müßten natürlich detaillierte Angaben über die Bemannung der einzelnen Schiffe gehen.

„Schwimmende Särge", die dem Reeder ein geeignetes Spekulationsobjekt auf die Versicherungssumme bieten, gibt es in der Hamburger Handelsmarine nicht. Hingegen soll es unter den Fischewern (kleine Segler für die Küstenfahrt) Schiffe geben, welche den Namen seetüchtig keineswegs verdienen. Sie werden meistens von ihren Eigentümern geführt, und die sonstige Mannschaft wird im allgemeinen über die mit diesen Fahrten verbundenen besonderen Gefahren unterrichtet sein. Von diesen Schiffen, denen man in weit größerer Zahl an der Küste der Ostsee begegnet, sagt ein alter Bericht der Seeberufsgenossenschaft aus dem Jahre 1893: „Mag auch zugegeben sein, daß manche dieser Schiffe nicht in vollem Sinne des Wortes seetüchtig sind, so ist es doch eine ernste Frage, ob es richtig wäre, wegen strenger und naturgemäß schablonen-

Digitized by Google

hafter Anforderungen, bei denen nur die Beschaffenheit des Fahrzeuges, nicht die persönlichen Eigenschaften ihrer Führer berücksichtigt werden können, diesen Schiffen die Fahrt zu verbieten und damit ihren Eigentümern in den meisten Fällen ihren einzigen Erwerb zu entziehen. Wir können diese Frage nicht bejahen. Wenn irgendwo, so trifft hier der bekannte Spruch zu, daß seefahren notwendiger ist als leben, und wir glauben, daß es grausamer sein würde, diese Leute dem sicheren wirtschaftlichen Ruin preiszugeben, als ihnen zu gestatten, in frischer Fahrt auf vielleicht nicht ganz seetüchtigem Schiffe ihr Leben einer Gefahr auszusetzen." Als der Jahresbericht abgefaßt wurde, war noch die Besatzung von Fischerfahrzeugen und von Seefahrzeugen unter 50 Kubikmeter Brutto-Raumgehalt von den Wohltaten des Seeunfallversicherungsgesetzes ausgeschlossen. Damals fehlte der Seeberufsgenossenschaft die Möglichkeit, eine energische Aufsicht über diese Schiffe auszuüben. Das ist aber mit der Reform des Seeunfallversicherungsgesetzes im Jahre 1900 anders geworden. Denn seitdem gehören sämtliche Seefahrzeuge zur Genossenschaft. Ich fürchte aber, daß die Seeberufsgenossenschaft sich auch heute noch von den alten Grundsätzen leiten läßt und sich scheut, den kleinen Besitzern gegenüber energisch einzugreifen. Ohne nun die Bedenken der Genossenschaft gänzlich von der Hand zu weisen, halte ich es doch für dringend notwendig, daß die Genossenschaft wenigstens bei Neubauten die strengsten Anforderungen an die Seetüchtigkeit der kleinen Schiffe stellt. Die Einschränkung auf Neubauten läßt sich allenfalls rechtfertigen. Man hat ja auch nicht verlangt, daß die alten Strohdächer abgerissen werden, als man den Bau neuer untersagte. Ich habe nun an anderer Stelle[1] darauf hingewiesen, wie sehr die Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft den kleinen Unternehmer in der Seeschiffahrt belasten. Aber aus einer verkehrten Mittelstandspolitik oder aus sonstigen nicht klaren Erwägungen die Schiffsmannschaft auf seeuntüchtigem Fahrzeuge auf das Meer hinauszulassen, das darf nicht sein. Das Wort „navigare necesse est, vivere non necesse est" behält auch auf seetüchtigem Kahn seine volle Geltung.

Außer den beiden hervorragend wichtigen Reformen geben die neuen Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft verbesserte Bestimmungen über die Feuerlöscheinrichtungen an Bord. Ferner sind das Deviations- und das Chronometer-Journal eingeführt. Auch über Rettungsboote und Rettungsgürtel sind die Vorschriften strenger geworden.

[1] S. oben S. 153.

Vor allem schreibt die Genossenschaft vor, daß alle Boote einmal jährlich auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen sind und daß der Befund bei Schiffen außerhalb der kleinen Küstenfahrt im Schiffsjournal zu verzeichnen ist. Außerdem sind auf jedem Schiffe, welches in der Regel mehr als zehn Passagiere an Bord hat, sämtliche Boote in Zwischenräumen von höchstens vier Wochen, auf jedem anderen Schiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt in Zwischenräumen von höchstens drei Monaten auszuschwingen. Dabei ist festzustellen, ob sie zum sofortigen Aussetzen bereit sind. Etwaige Mängel sind möglichst sofort zu beseitigen. Das Ergebnis ist bei Schiffen außerhalb der kleinen Küstenfahrt im Schiffsjournal zu verzeichnen.

Nur wenn zwingende Gründe das Ausschwingen der Boote in den vorgeschriebenen Zwischenräumen verhindern, kann die Prüfung hinausgeschoben werden. In solchem Falle ist der Grund der Verzögerung im Journal anzugeben.

Der größte Übelstand, der aber kein Hamburger oder deutscher, sondern ein internationaler ist, beruht darauf, daß die Zahl der wirklich seemännisch geschulten Leute an Bord eines großen Ozeandampfers eine unverhältnismäßig kleine ist im Vergleich zu der übrigen Besatzung und den Passagieren. So kommt es, daß zur Führung der Rettungsboote nur wenige befähigt sind und daß mancher Steward vorzüglich zu servieren versteht, aber keine Ahnung hat, wie man den schweren Ruderriemen handhabt. Da nun einmal die Stewards zur Bedienung der Rettungsboote mit bestimmt sind, sollte es nicht möglich sein, sie im Rudern zu unterweisen (nicht auf der Alster)? Würde es nicht für die Amerika-Linie ein leichtes sein, den Lehrplan ihrer Stewardschule auf dieses Gebiet zu erstrecken? Und würden ihr nicht, wenn sie nur den Anstoß gäbe, sehr bald die anderen größeren Reedereien nachfolgen? Auch glaube ich, daß in der Anbringung der Rettungsboote schon bei dem heutigen Stand der Technik Verbesserungen möglich sind. Es wäre wichtig — und ich verweise hierfür ebenfalls auf den oben zitierten Aufsatz von Foerster —, Einrichtungen zu treffen, damit die Rettungsboote von den Stellen, die bei starkem überkrängenden Schiff für ein Zuwasser-Fieren außer Frage sind, zu denjenigen Punkten schnell hingeschafft werden können, welche ein bequemes Überbordgehen und Einsteigen der Passagiere gestatten.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg einer Reederei, welche den Personenverkehr vermittelt, ist ihr guter Ruf in Beziehung auf die Sicherheit der Schiffe. Ihr eigenstes Interesse gebietet also, hier

Digitized by Google

auf der Wacht zu sein. Auf der anderen Seite hat ein Versicherungsinstitut wie der Germanische Lloyd ein begreifliches Interesse daran, Mängel festzustellen und für ihre Abhilfe zu sorgen, um sich vor Ansprüchen zu bewahren. Eine Bürgschaft für eine unparteiliche Untersuchung ist auch in der Vorschrift zu erblicken, daß die Experten des Lloyd generell zu beeidigen sind. Gleichwohl bleibt der Seeberufsgenossenschaft in der Beaufsichtigung der Schiffe, in dem Ausbau der Unfallverhütungsvorschriften ein weites Feld. Gegen die Seeberufsgenossenschaft ist oftmals in prinzipiellen Erörterungen der Vorwurf erhoben worden, daß sie sich zu einer Aufsichtsbehörde schlecht eignet, weil sie gleichsam Richter in eigener Sache ist. Besonders lebhaft sind die Schiffsoffiziere und Maschinisten in einer Eingabe an den Reichstag für eine staatliche Aufsicht über Seetüchtigkeit, Tiefgang, Bemannung und Verproviantierung der Kauffahrteischiffe eingetreten. „Unsere beiden großen Vereinigungen", hieß es in jener Eingabe, „welche ausschließlich aus Kapitänen und Schiffsoffizieren des Deck- und Maschinendienstes zusammengesetzt sind, halten ein Bedürfnis zu solcher gesetzlichen Regelung für durchaus erwiesen und können darin auch nicht einen Mangel an Vertrauen in die stete, wachsame Fürsorge der Reederei erkennen. Gerade so wie am Lande Gewerbe- bezw. Fabrikinspektionen als staatliche, unabhängige Aufsichtsbehörden bestehen und deren ebenso wirksames wie nötiges Eingreifen die Gewerbetreibenden sich gefallen lassen müssen, so ist eine solche Aufsicht über den Schiffahrtsbetrieb möglich und notwendig. Es reicht nicht aus, daß die Seeberufsgenossenschaft eine Aufsicht übt, weil ihre ganze Zusammensetzung nicht die unbedingt erforderliche Unabhängigkeit der Aufsichtsbeamten gewährleistet, ihr aber auch gar nicht die erforderlichen Machtbefugnisse zustehen oder nachträglich eingeräumt werden können, um eine Nachachtung ihrer Vorschriften oder Anweisungen zu erzwingen.

„Gerade bei den hier zu regelnden Einzelfragen kommt in überwiegendem Maße das Interesse der zahlreichen Schiffsbesatzungen in Frage, welches nicht das gleiche sein wird wie das der Reederei, und dieser mögliche Widerstreit der Interessen wird gewiß nicht durch eine einseitig der einen Partei entnommene Vertretung befriedigend gelöst werden können."

Die gleichen prinzipiellen Einwände gegen die Seeberufsgenossenschaft werden von den organisierten Seeleuten erhoben. Als Kuriosum will ich die Ansicht wiedergeben, welche der verstorbene Freiherr von Stumm zu diesem Streite geäußert hat. Er sagte in einer Sitzung des Reichstages (30. Januar 1896): „Prinzipiell allerdings bleibe ich auf

Digitized by Google

dem Standpunkt stehen, den ich im vorigen Jahre hier eingenommen habe, daß ich es für eine Anomalie halte, wenn man bei der Seeschiffahrt, die vielleicht das gefährlichste Gewerbe ist, das denkbar ist, eine geringere Staatsaufsicht übt als bei ganz ungefährlichen gewerblichen Betrieben auf dem Lande, daß man beispielsweise mit einem Schiffe überseeische Fahrten machen kann, ohne einer Staatsaufsicht zu unterliegen, die auch nur annähernd so wirksam ist als beispielsweise die Überwachung einer ganz gewöhnlichen Kreissäge."

Ich muß offen gestehen, daß ich schwerbeladen mit den gleichen prinzipiellen Bedenken, auch beeinflußt durch die in einzelnen Teilen lesenswerte Raabsche Broschüre, an das Studium der Seeberufsgenossenschaft, vor allem ihrer Wirksamkeit und ihrer Stellung zu den Reedereien, herangetreten bin. Je mehr ich aber Einblick gewonnen habe in die Art, wie die Genossenschaft ihre Aufsicht ausübt, um so mehr bin ich von der Überzeugung durchdrungen worden, daß nicht zum Schein, sondern ernst und zuverlässig die überaus verantwortliche Überwachung der Schiffe gehandhabt wird. Ein nicht unerheblicher Anteil an der ausgezeichneten Leitung der Seeberufsgenossenschaft fällt auf den gegenwärtigen Direktor, der nach meinen Eindrücken mit Entschiedenheit und Freiheit für die Verbesserung der Unfallverhütungs-Vorschriften und für ihre Durchführung eintritt. Von der leitenden Persönlichkeit hängt gar viel ab, das wird auch bleiben, wenn einmal die Seeberufsgenossenschaft einer strengeren Aufsicht des Reiches unterstellt werden sollte. Einer gewissen Reichsaufsicht unterliegt sie ja schon heute. In der Raabschen Broschüre wird der Vorwurf erhoben, daß die Seeberufsgenossenschaft nicht genügend strafe. Ich kann nicht umhin, diesen Vorwurf als begründet zu bezeichnen. In den Jahresberichten der Seeberufsgenossenschaft finden sich seit ihrer Begründung nur 13 Mk. im Jahre 1887 und 336,30 Mk. im Jahre 1901 als Strafgelder angeführt; sonst heißt es immer: „Strafgelder sind nicht vereinnahmt worden, weil der Vorstand keine Veranlassung zur Verhängung von Ordnungsstrafen fand." Hier öffnet sich ein Feld für weitere Reformen. Die Strafen müssen nachdrücklich sein gegen Kapitäne wie gegen Reeder, und nichts ist verfehlter als der Einwand, man könne einen Reeder, der womöglich hundert und mehr Schiffe unter seiner Verantwortung hat, nicht für die Fehler strafen, welche die Kapitäne oder die Aufsichtsbeamten begehen. Dann könnte man mit größerem Rechte für den Kapitän eintreten, dem es auf einem großen transatlantischen Schiffe fast unmöglich ist, über jeden Zweig des so komplizierten Betriebes zu wachen. Den Reeder trifft die Verantwortlichkeit in der Auswahl der Aufsichtsbeamten. Je

Digitized by Google

vorsichtiger der Reeder bei der Anstellung verantwortlicher Beamter verfährt, um so sicherer ist er, daß ein berechtigter Grund zum Strafen nicht vorliegen wird. In England stellt der surveyor of the Board of Trade beim Polizeigericht Strafantrag. Der Polizeirichter fällt die Entscheidung. Ich empfehle, bei uns nicht nur die Untersuchung der Übertretung, sondern auch die Festsetzung der Strafen der Jurisdiktion des Seemannsamtes zu überweisen. Über die Höhe der in England üblichen Strafen führe ich zum Vergleiche einen Fall aus dem Jahre 1903 an[1]:

The Truda took a cargo of stone and the allegation of the Board of Trade surveyor was that the ship was so loaded as to submerge the Plimsoll mark. The master of the British ship admitted the offence, which the Bench said was a serious one, because it endangered the ship and the lives of those on board. Defendant was fined £ 25 and 4 sh. costs.

Die Seeberufsgenossenschaft scheint übrigens erkannt zu haben, daß ihre Art zu strafen oder richtiger nicht zu strafen verfehlt ist. Denn, wie ich höre, sollen Übertretungen der Unfallverhütungsvorschriften künftiger strenger geahndet werden. Sie würde durch diesen Schritt einen gewichtigen Vorwurf gegen ihre Institution wegräumen und zugleich auch einer Reihe unberechtigter Angriffe den Boden entziehen.

Um ein ungefähres Bild von der Tätigkeit der Seeberufsgenossenschaft zu geben, will ich die wichtigsten statistischen Angaben hinzufügen. Die Verwaltungskosten der Seeberufsgenossenschaft beliefen sich im Jahre 1901 auf 150 402,50 Mk., darunter Schreibmaterialien, Drucksachen 15 942,57 Mk., Porto 5603,90 Mk., Gehälter der Beamten 83 128,95 Mk. Für die Überwachung der Betriebe hat die Seeberufsgenossenschaft im Jahre 1902 63 839,45 Mk., im Jahre 1901 42 989,98 Mk. und im Jahre 1900 21 517,98 Mk. verausgabt; also innerhalb drei Jahre nahezu eine Verdreifachung. Der Reservefonds betrug im Jahre 1901 1 719 719,60 Mk. Seit ihrer Begründung hat die Seeberufsgenossenschaft an Entschädigungen bis zum 31. Dezember 1902 ausgezahlt 5 084 892,23 Mk.

Die Zahl der bei der See-Berufsgenossenschaft gemeldeten Unfälle betrug[2]

	1902	1901
Gemeldet	3043	2967
Davon Todesfälle	403	450
Verletzungen	2640	2517

[1] Vergl. Standard, Jan. 31.

[2] Vergl. Bericht des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins für das Jahr 1902.

Digitized by Google

Von den Todesfällen entfallen auf	1902		1901	
Dampfer	172		226	
Segler	186		156	
verwandte Betriebe	1	403	1	450
Hochseefischer-Dampfer	30		65	
" Segler	14		2	

Von den Verletzungen entfallen auf	1902		1901	
Dampfer	2229		2147	
Segler	315		284	
verwandte Betriebe	7	2640	10	2517
Hochseefischer-Dampfer	67		51	
" Segler	22		25	

An Renten wurden gezahlt:		1902 ca. Mk.	1901 ca. Mk.
Kosten des Heilverfahrens		8 206,89	5 799,40
Renten an Verletzte		281 206,55	242 794,20
Abfindung an Verletzte		3 480,70	2 299,—
" " Ausländer		277,20	1 441,20
Kur- und Verpflegungskosten		27 718,61	29 134,39
Renten an Ehefrauen	in Krankenhäusern untergebrachter Verletzter	1 309,—	774,60
" " Kinder		1 890,75	1 469,45
" " Aszendenten		85,15	72,25
Sterbegeld		1 993,70	1 230,12
Renten an Witwen	Getöteter	112 963,10	99 093,50
" " Kinder		125 311,10	112 257,90
" " Aszendenten		17 903,40	16 048,90
Renten an Witwen	Verschollener	67 427,45	61 270,90
" " Kinder		71 871,35	64 372,70
" " Aszendenten		11 565,75	10 081,05
Abfindung an Witwen bei Wiederverheiratung		11 028,60	5 802,—
		744 239,30	653 941,56

1900: Mk. 591 579,14, 1899: Mk. 521 850,05, 1898: Mk. 459 271,86

Nach der Statistik der Seeberufsgenossenschaft wurden im Jahre 1901 als verloren oder verschollen erklärt 29 hölzerne, 7 eiserne Segler, 20 Dampfer, 1 eiserner Heringslogger und 6 Fischdampfer.

Auf die von der Seeberufsgenossenschaft angeregte Witwen- und Waisenversicherung werde ich später noch eingehen[1]. Mich über das Seeunfallversicherungsgesetz näher zu verbreiten, fehlt mir leider der Raum. Nur gegen eine Forderung der Seeberufsgenossenschaft möchte ich Stellung nehmen. In ihrem Berichte verlangt sie nämlich die Wieder-

[1] Vergl. unten S. 222.

Digitized by Google

herstellung der früheren, ausschließlich für die Seeberufsgenossenschaften tätigen Schiedsgerichte. Ihr Haupteinwand gegen die Verwendung der Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung ist der, daß fast regelmäßig Personen mit entscheiden, denen die eigenartigen Verhältnisse der Schiffahrt unbekannt sind. Das trifft ganz gewiß nicht auf Hamburg zu. Freilich sind in dem Bericht der Seeberufsgenossenschaft als Vertreter der Arbeitnehmer für das Schiedsgericht Hamburg aufgeführt ein Redakteur, zwei Bureauarbeiter und drei Gastwirte. Der Bericht verschweigt aber, daß sämtliche sechs Vertreter früher zur See gefahren sind. Der Hauptfehler der alten Einrichtung war gerade der, daß die Beisitzer zum Schiedsgericht nur aus der Zahl der zur Sektion gehörenden Genossenschaftsmitglieder gewählt wurden, daß also die Arbeiter gänzlich ausgeschlossen waren. Weshalb nun den Arbeitern den bescheidenen Anteil an der Rechtsprechung wieder nehmen?

Auf die Vorschriften für Auswandererschiffe will ich nur, soweit spezielle Bestimmungen für Hamburg bestehen, kurz eingehen.

In dem Gesetz betreffend das Auswandererwesen ist die Verwaltung zwei Mitgliedern des Senats und drei Mitgliedern der Handelskammer übertragen.

Zur Überwachung der Tauglichkeit der Auswandererschiffe sind Besichtiger angestellt.

Jedes Schiff, welches Auswanderer befördert, steht vom Zeitpunkt seiner Anlegung für diesen Zweck unter spezieller Aufsicht der Besichtiger. Dieselben sind jederzeit an Bord des Schiffes und zu allen Räumen unweigerlich zuzulassen. Dem Besichtiger liegt es ob, auch im übrigen die Tauglichkeit des Schiffes und seine vorschriftsmäßige Einrichtung und Ausrüstung, sowie die gehörige Unterbringung der Passagiere und ihrer Effekten zu überwachen.

Zuwiderhandelnde werden mit Geldstrafen bis zu 1500 Mk. oder Haft- oder Gefängnisstrafen bis zu einem Jahre bestraft.

Rechtsverhältnisse der Seeleute.

Im Anfang dieses Jahres ist der Hamburger Wasserschout Tetens gestorben, ein Kapitän noch aus der alten Schule, den sie an der Wasserkante „Herr Seemannsamt" nannten und der weit über seine Vaterstadt hinaus unter den Seeleuten bekannt und wohl auch wegen seiner Strenge gefürchtet war. Er war der köstlichste Typus eines geraden, derben Seemanns, der mit Recht die Disziplin auf dem Schiffe als das unentbehr-

Digitized by Google

liche Fundament jeder geordneten Schiffahrt ansah, der aber auch in den Verhandlungen vor dem Seemannsamte in sich nur den Kapitän fühlte und, wie wenn er auf dem Schiffe wäre, die Verhandlungen führte, keine Widerreden duldete, die angeklagte Mannschaft meist wie Rekruten behandelte und für das nun einmal auch in den Seeleuten erwachte Klassenbewußtsein nicht das leiseste Verständnis hatte. Mit ihm ist die alte Zeit zu Grabe getragen. Die Herrschaft des Einzelrichters hat ein Ende gefunden. Vom 1. April ab gilt auch für Hamburg die Vorschrift der neuen Seemannsordnung, daß nämlich in dem Verfahren vor dem Seemannsamt in Strafsachen ein Vorsitzender und zwei schiffahrtskundige Beisitzer entscheiden. Wenn man in Hamburg, wie es den Anschein hat, die Seeleute niederer Chargen grundsätzlich zu diesem Richteramte zulassen will, so würde das ein durch jede Erwägung zu rechtfertigendes Verfahren sein. Denn daß ein Vollmatrose oder Quartermaster zu dem Kreise der Schiffahrtkundigen zählt, ist über jede Debatte erhaben. Das Gesetz gibt durch keine Vorschrift eine Handhabe, den Begriff „Schiffahrtkundige" irgendwie einzuengen, und im Reichstag sprach man sich durchaus für Zulassung aus. Ich verkenne nicht die Bedenken gegen die Besetzung des Seemannsamtes mit dem Vorsitzenden und zwei Seeleuten. Sie könnte bei der Aburteilung eines Schiffoffiziers zu einer Gefährdung der Disziplin führen. Weshalb aber nicht dem Vorsitzenden einen Schiffsoffizier oder Maschinisten und einen Seemann zur Seite stellen? Vor Einseitigkeit würde der unparteiische Vorsitzende schützen, während bei dem Ausschluß der niederen Chargen der rein disziplinarische Charakter in der Rechtsprechung gegenüber den Seeleuten leider unverändert bestehen bliebe. Die Neueinrichtung der Seemannsämter, die übrigens nur für die Hansestädte eine wesentliche Veränderung bedeutet, da Preußen und Oldenburg schon seit Jahren eine Besetzung des Seeamtes mit schiffahrtkundigen Beisitzern kennt, wird hoffentlich die letzte Etappe zu einem Seeschöffengericht sein. Schon in den Verhandlungen des Reichstags[1] zeigten sich lebhafte Sympathien für eine solche Einrichtung. So meinte der Abgeordnete Freese: „Ich könnte mir doch vorstellen, daß mit diesen Seeschöffengerichten etwas Gutes erzielt werden könnte." Ähnlich äußerte sich der Abgeordnete Spahn, der den Wunsch nach Seeschöffengerichten nicht so ohne weiteres von der Hand weisen wollte. Der Abgeordnete Lenzmann hielt sie für sehr sympathisch. Auch der jetzige Minister Möller sah die Frage der Seeschöffengerichte als

[1] Sitzung vom 26. März 1900.

Digitized by Google

diskutabel an. Wenn heute und künftig ein Seemann gegen den Entscheid des Seemannsamtes das Schöffengericht, eventuell gar als Berufungsinstanz die Strafkammer anrufen will, so ist er gezwungen, mehrere Wochen, vielleicht auch Monate am Lande zu bleiben. Was heißt das anderes, als daß der Seemann, falls er bis zu einer höheren Instanz für sein Recht kämpfen will, ohne Arbeit und Verdienst in der Hafenstadt herumschlendern muß? Man stelle sich einmal vor, daß jeder Arbeiter am Lande, wenn er gegen einen polizeilichen Strafbefehl die Gerichte anrufen will, wochenlang seine Arbeit zu verlassen hätte. Die Tollheit ist augenscheinlich. Wenn nun einmal der Beruf den Seemann in diese Zwangslage bringt, ist es da nicht Aufgabe der Gesetzgebung, eine Institution zu schaffen, die, mit allen möglichen Kautelen ausgestattet, eine unparteiische, schnelle Rechtsprechung sichert? Eine besondere Härte für den Seemann ergibt sich auch aus den Fällen, in welchen er eines geringfügigen Vergehens gegen das Strafgesetzbuch verdächtig ist. Während es keinem Richter in den Sinn kommen würde, einen Beschuldigten, der auf dem Lande in Arbeit steht, wegen eines derartigen Verdachtes in Untersuchungshaft zu bringen, wird gegen den Seemann Haftbefehl erlassen, lediglich weil er mit Rücksicht auf seinen Beruf fluchtverdächtig ist. Der Seemann kommt dadurch geradezu in eine Ausnahmestellung, und das Seeschöffengericht soll dem Seemann keine Ausnahmestellung geben, sondern ihn im Gegenteil von ihr befreien. Wie oft erkennt das Gericht gegen einen Seemann, nachdem er längere Zeit in Untersuchungshaft gesessen hat, auf eine Geldstrafe, wie oft auf eine Freiheitsstrafe, die geringer ist als die erlittene Untersuchungshaft! Ich will mich darauf beschränken, aus meiner eigenen Praxis einen Fall anzuführen. Ende August 1901 wurde ein Schiffsoffizier eines Vergehens gegen die Seemannsordnung beschuldigt und, weil er als Seemann fluchtverdächtig war, verhaftet. Ein glücklicher Umstand wollte es, daß sein Vater, ein Lotse, in der Lage und bereit war, für ihn Sicherheit zu stellen. Nach einigen Tagen wurde er daher freigelassen, durfte aber Hamburg nicht verlassen und war somit, da er doch auf dem Lande nicht plötzlich eine Beschäftigung beginnen konnte, stellungslos. Erst Mitte Februar 1902 konnte die Hauptverhandlung stattfinden, da unterdessen die Zeugen im Auslande vernommen wurden, und das Hin- und Hersenden der Akten mit dem reichen Kranz von Formalitäten einige Monate in Anspruch nahm. In der Hauptverhandlung wurde gegen den Angeklagten auf eine Geldstrafe von 50 Mk. erkannt. Der Sohn eines unbemittelten Vaters hätte wegen dieser Geldstrafe von 50 Mk. 5½ Monate in Untersuchungshaft gesessen. Ist nicht

Digitized by Google

ferner der Seemann der einzige, welcher der Segnungen der bedingten Begnadigung nicht teilhaftig wird? Wenigstens hat er die Untersuchungshaft über sich ergehen lassen müssen mit all ihrer Demütigung und Beschämung. Ein weiterer schlimmer Übelstand ist der, daß die Zeugen sich schnell in die Heimat zerstreuen oder, ehe es zu einer Hauptverhandlung gekommen ist, wieder in See gehen. Dadurch entsteht oft eine weitere Verschleppung. Denn nun bedarf es umständlicher diplomatischer Vermittlung, um die Zeugen irgendwo im Auslande zu vernehmen. Währenddessen sitzt der Beschuldigte in Untersuchungshaft. Bei der protokollarischen Vernehmung der Zeugen ist der Beschuldigte nicht zugegen, um an die Zeugen aufklärende Fragen zu richten. Auch darin liegt eine Benachteiligung des Seemanns. Denn die Vernehmung der Zeugen vor ersuchtem Richter oder Konsul bildet bei ihnen die Regel, sonst ist sie die Ausnahme. Dazu kommt, daß derartige Zeugenprotokolle durchweg von einer erstaunlichen Dürftigkeit sind. Bei uns in Hamburg besteht noch eine besonders bedenkliche Übung, auf die es Pflicht ist, einmal hinzuweisen. Man verfolgt nämlich in Hamburg die Praxis, die Requisitionsabteilungen in Strafsachen zum Teil mit kaum flügge gewordenen Referendaren zu besetzen, denen es begreiflicherweise oft, recht oft an hinreichender Lebenserfahrung und Menschenkenntnis fehlt und deren Vernehmungsprotokolle für die Richter und Staatsanwälte ein Schrecken, für die Angeklagten nicht selten ein wahres Unglück bedeuten. Zu alledem kommt noch, daß kein Mensch linkischer, ungeschickter in seiner Verteidigung, kein Mensch mehr auf den Mund geschlagen ist als der Seemann. Ein Seeschöffengericht mit der Jurisdiktion des ordentlichen Schöffengerichts, die prozessuale Verpflichtung, daß sofort nach Ankunft des Schiffes Anklage erhoben werden und die Hauptverhandlung ohne Verzug noch in Anwesenheit der Schiffsmannschaft stattfinden muß, würden manche Härte aus der Welt schaffen. Mehr als das Gerippe zu geben, fehlt hier der Raum.

Der Ton der Schiffsoffiziere gegenüber der Mannschaft ist im allgemeinen ein rauher; die Seeleute der niedrigen Chargen werden meistens mit Du angeredet und oft schroff angefahren. Schlechte Behandlung der Mannschaft, insbesondere der Trimmer, ist nicht selten. Jedoch macht sich, ähnlich wie im Heere, eine entschiedene Tendenz zur Besserung bemerkbar. In dieser Richtung wirkt natürlich auch die moderne Arbeiterbewegung bestimmend. Aus dem Schreiben eines Kapitäns, der sich (im Jahre 1902) gegen Vorwürfe zu rechtfertigen sucht, zitiere ich folgenden, recht charakteristischen Satz: „Ich konstatiere hiermit, daß ich bemüht gewesen bin, meine Leute den neueren Anschauungen und Zeit gemäß, als auch human zu be-

Digitized by Google

handeln." In einem anderen Schreiben schildert ein Kapitän, als ob es sich um unveräußerliche Rechte handle, wie der Steuermann einen Heizer, „der sich unbotmäßig und frech benommen und einen Befehl nicht ausführen wollte, ordentlich durchgeprügelt hat; ein anderes Mal gab's eine Ohrfeige." Wenn auch nicht verkannt werden darf, daß es heute sogar schwerer ist, Disziplin auf dem Schiffe zu halten als früher, weil zu den Seeleuten, welche von der Pike auf gedient haben, die große Schar der Nicht-Seeleute, der Trimmer, der Stewards und anderer hinzugekommen ist, so läßt sich so gut wie im Heere auch in der Handelsmarine Disziplin ohne Mißhandlung aufrecht erhalten. Mißhandlungen wirken im letzten Erfolge nur ungünstig auf die Disziplin. Unsere Schiffsoffiziere und eigentlichen Seeleute sind durchweg ein famoser Schlag Menschen. Zuverlässig und mutig, von Kraft und Ausdauer, besonnen und aufopfernd in der Gefahr, danken wir ihnen nicht zuletzt den Aufschwung unserer Handelsmarine. Der ausgezeichnete Ruf, den der deutsche Kapitän und Seemann im Auslande mit Recht genießt, ist ein überaus wertvolles, ungemünztes Kapital. Eine bessere Behandlung der Mannschaft hilft uns, dieses Kapital zu erhalten und zu mehren.

Die neue Besetzung des Seemannsamtes wird hoffentlich auch in der Richtung reformatorisch wirken, daß das Gericht in der Bemessung der Strafgelder mehr Maß hält, als es bisher geschehen ist. Im letzten Jahre (1902) hat das Seemannsamt auf Geldstrafen zur Höhe von M. 14 738,20 erkannt. Außerdem haben die Hamburger Gerichte in dem gleichen Zeitraum auf M. 4994 erkannt. Von auswärtigen Seemannsämtern sind an Strafgeldern M. 3617,10 eingesandt, und der Betrag der von desertierten Seeleuten eingezogenen Heuerbeträge belief sich auf M. 7258,81. Die entsprechenden Ziffern für die vorangegangenen Jahre sind folgende:

	1898	1899	1900	1901
1. Strafgelder:	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
a) vom hiesigen Seemannsamte erkannt	6 343,—	10 568,35	17 139,97	18 799,52
b) von auswärtigen Seeämtern eingesandt	2 217,45	3 026,90	5 456,27	8 524,61
c) von hiesigen Gerichten erkannt . .	2 202,30	2 631,60	3 797,85	4 233,—
2. Eingezogene Heuerbeträge desertierter Seeleute	—	—	—	1 092,38

Auffällig ist, daß der Betrag der vom Seemannsamt im Jahre 1902 erkannten Strafen erheblich niedriger ist, als der in den beiden vorangegangenen Jahren. Eine naheliegende Erklärung für diesen Rückgang ist die, daß der verstorbene Wasserschout durch ein schweres Leiden

Digitized by Google

während des größten Teils des Jahres 1902 verhindert war, sein Richteramt auszuüben und daß seine Vertreter mildere Seiten aufgezogen haben. Außer diesem im letzten Jahre hervorgetretenen Umschwunge ist das einzig Tröstliche an diesen erschreckend hohen Zahlen, daß die Strafgelder einem wohltätigen Zwecke zu gute kommen. Sie fließen nämlich in die Kasse des Seefahrerarmenhauses. Diese Stiftung besitzt seit dem Jahre 1855 ein eigenes Armenhaus, in welchem Seefahrern jeden Ranges, die im Dienst auf einem Hamburger Kauffahrteischiffe durch Unfall oder Krankheit dauernd dienstunfähig geworden sind, lebenslänglich freie Wohnung, Beköstigung, Wäsche und ein Weihnachtsgeschenk gewährt wird. Ob der Seefahrer ein Deutscher ist, soll ebensowenig ausschlaggebend sein wie die Konfession, der er angehört. Das Haus hat Raum für etwa 50 Invaliden. Die einzelnen Zimmer sind wie Kojen gebaut und machen einen ebenso sauberen wie behaglichen Eindruck. Im Jahre 1901 hat das Seefahrerarmenhaus an bedürftige Seefahrer außerdem rund M. 36 800 ausgezahlt, im Jahre 1902 rund M. 40 000. Leider habe ich zuverlässige Angaben über die Persönlichkeiten der Unterstützten nicht erhalten können, auch nicht darüber, ob die Bewohner des Seefahrerarmenhauses vornehmlich den höheren Chargen angehören. Die Verwaltung des Seefahrerarmenhauses, die den Schifferalten untersteht, ist aufs engste verbunden mit der Kasse der Stücke von Achten. Diese Kasse verfolgt nun ausschließlich den Zweck, „eine Pensions- und Unterstützungskasse für die der Kasse als Mitglieder angehörigen Hamburger Schiffskapitäne, deren Witwen und unversorgte Kinder zu bilden". Sie ist entstanden aus der alten Vereinigten Schiffer-Gesellschaft, der Kasse der Stücke von Achten und dem Islandfahrer-Verein und soll ihrem alten Zwecke, der Auslösung der in Gefangenschaft geratenen Mitglieder, vor allem wiederum dienen, „falls sich unglücklicher und unerwarteter Weise die türkische Seeräuberei erneuern sollte". Das Gesamtkapital dieser Kasse betrug am 31. Dezember 1901 etwas über M. 853 000. Die Zahl der Mitglieder ist unbeschränkt. Jeder Schiffskapitän, welcher ein in Hamburg heimatsberechtigtes Schiff führt, hat das Recht, der Kasse beizutreten. Außer einem jährlichen Beitrag von M. 72 ist ein Eintrittsgeld zu zahlen, und zwar

bis zum vollendeten 35. Lebensjahre						M.	360
im Alter von 36	bis	40	Jahren			„	480
„ „ „ 41	„	45	„			„	600
„ „ „ 46	„	50	„			„	900
„ „ „ 51	„	55	„			„	1200
„ „ „ 56	„	60	„			„	1500

Digitized by Google

Wer 25 Jahre zu der Kasse beigetragen hat, 60 Jahre alt und außer Dienst ist, ist von weiteren Beitragsleistungen an die Kasse befreit. Nach dem Tode eines Mitgliedes erhält die Witwe eine jährliche Pension von M. 360, außerdem, soweit der Raum reicht, freie Wohnung in einem der Kasse gehörigen Grundstücke. Sind die Wohnungen besetzt, so erhält die Witwe eine weitere jährliche Vergütung von M. 144. Ferner erhalten Mitglieder, welche durch Unfälle arbeitsunfähig geworden sind oder zum mindesten 15 Jahre der Kasse angehören und 60 Jahre alt sind, eine Pension gleich derjenigen der Witwen. An Sterbegeld werden M. 108 bezahlt. Für elternlose Kinder, wie auch für die Kinder verstorbener Mitglieder, deren Witwen sich wieder verheiratet haben, zahlt die Brüderschaft jährlich M. 180, wenn zwei oder mehr Kinder da sind, zusammen M. 360 bis zum vollendeten 18. Lebensjahre. Am Ende des Jahres 1901 gehörten der Kasse 171 Mitglieder an. 3 Kapitäne und 73 Witwen und Kinder erhielten im Jahre 1901 aus der Kasse Pension.

Wenn nun auch das Vermögen des Seefahrerarmenhauses von dem der Kasse der Stücke von Achten getrennt gehalten wird, so werden doch beide Vermögen von den Schifferalten verwaltet, und wenn ich auch überzeugt bin, daß die Schifferalten bemüht sind, das Einkommen des Seefahrerarmenhauses loyal einem größeren Kreise zukommen zu lassen, so wäre es doch menschlich verzeihlich und zu verstehen, wenn die Schifferalten die höheren Chargen bevorzugen. Wäre es aber der Fall — und meine Ausführungen werden hoffentlich zu einem klaren Aufschluß führen —, so könnte ich ein Bedenken gegen die Verwendung der Strafgelder für das Seefahrerarmenhaus nicht unterdrücken. Denn daß die Strafgelder, die zum weitaus größten Teile von der Mannschaft bezahlt werden, vorwiegend zum Nutzen derer verwandt werden, welche überdies die Strafanträge stellen, läßt sich durch keine Erwägung rechtfertigen. Allein ich wiederhole, daß ich von Voraussetzungen ausgehe, die mir allerdings von Seeleuten verbürgt sind, welche ich aber mit Sicherheit nicht habe feststellen können. Ist der Verdacht begründet, so empfiehlt sich in Zukunft eine solche Verwendung der Strafgelder, welche von vornherein jede Begünstigung einer bestimmten Klasse ausschließt. An erster Stelle käme wohl die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Betracht.

Von den neuen Bestimmungen der Seemannsordnung will ich nur eine hervorheben, die ich zusammen mit einer gleichlautenden Bestimmung des Seeunfallversicherungsgesetzes von vornherein für reformbedürftig halte. Es handelt sich um den § 61 der Seemannsordnung, und den entsprechenden

Digitized by Google

§ 23 des Seeunfallversicherungsgesetzes. In dem ersteren ist bestimmt: „Für die Dauer des Aufenthalts in einer Krankenanstalt gebührt dem Schiffsmanne keine Heuer. Hat er aber Angehörige, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend aus seinem Heuerverdienste bestritten hat, so ist ein Viertel der Heuer zu zahlen." Der § 23 des Seeunfallversicherungsgesetzes betrifft den Fall, wo eine Frau infolge Seeunfalls gestorben ist, die bei Erwerbsunfähigkeit des Mannes den Lebensunterhalt ihrer Familie ganz oder überwiegend bestritten hat, und wo im Gegensatz zu allen anderen Fällen dem Witwer und den Kindern eine Rente gewährt wird. Während die letztgenannte Bestimmung von geringer praktischer Bedeutung ist, kommt der § 61 der Seemannsordnung häufiger zur Anwendung. Da stellt sich nun durch das Wort „überwiegend" leicht eine Härte heraus. Denn die meisten Frauen von Seeleuten müssen mitverdienen. Gesetzt, die Frau verdient, vielleicht mit Hilfe ihrer Kinder, monatlich M. 35 und erhält von ihrem Manne monatlich M. 35, so würde bei seiner Erkrankung oder Verletzung die Heuer fortfallen. Verdient sie dagegen unter den gleichen übrigen Voraussetzungen M. 34 monatlich, so hat ihr Mann Anspruch auf ein Viertel der Heuer. Die Bestimmung sollte also meines Erachtens lauten: „Hat er Angehörige, deren Unterhalt er bisher ganz oder zum Teil" usw. Ebenso müßte der § 23 des Seeunfallversicherungsgesetzes geändert werden.

Versicherungswesen und Wohlfahrtseinrichtungen.

Schon in ihrem Bericht für das Jahr 1891 hat die Seeberufsgenossenschaft klar ausgesprochen, daß der Nutzen der Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in keinem Verhältnis zu den dadurch erwachsenden Lasten steht, weil es aktive Seeleute im Alter von 70 Jahren fast gar nicht gebe und auch die Zahl der Krankheitsinvaliden nur eine geringe sein könne. Sie hat zugleich ausgesprochen, daß eine Witwen- und Waisenversorgung von weit größerem praktischen Werte sei, und sie ist bis auf den heutigen Tag mit höchst dankenswerter Zähigkeit für eine solche Versorgung eingetreten. Um ihre Stellungnahme zu rechtfertigen, hat die Genossenschaft fortgesetzt Erhebungen anstellen lassen, aus denen ich einige besonders markante Ergebnisse hervorhebe:

Die Seemannsämter, bei welchen die aktiven Seeleute die Anträge auf Gewährung von Invaliditäts- und Altersrenten stellen müssen, haben vom Jahre 1891 bis 1893

Digitized by Google

38 Anträge auf Altersrenten,
26 „ „ Invalidenrenten

entgegengenommen. Wenn diese Anträge genehmigt wären, so hätten in den drei Jahren ausgegeben werden müssen

für Altersrenten	M. 10857,00
„ Invalidenrenten	„ 2657,72
Zusammen	M. 13514,72

Da nun aber in den drei Jahren an Beiträgen für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute gezahlt worden sind M. 1250000

diese Beiträge Zinsen gebracht haben	„	36000
davon für Renten verausgabt worden sind nur	„	13515
so ergibt sich ein Überschuß von	M.	1274485

Unter Berücksichtigung, daß die Anträge jedenfalls nicht sämtlich bewilligt worden sind, stellt sich der Überschuß in Wirklichkeit noch höher. Einer Kundgebung des Vereins deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg entnehme ich, daß in dem gleichen Zeitraum an Verwaltungskosten M. 28500 ausgegeben sind. Die Bestrebungen der Seeberufsgenossenschaft kamen einem Erfolge erst wesentlich näher, als durch den § 11 des Invalidenversicherungsgesetzes die Bestimmung eingeführt wurde, daß durch Beschluß des Bundesrats der Seeberufsgenossenschaft gestattet werden kann, eine besondere Kasseneinrichtung zu begründen, durch welche die Invalidenversicherung der Seeleute übernommen und für deren Hinterbliebene gleichzeitig eine Witwen- und Waisenversorgung ins Leben gerufen wird. Bereits im November 1899 unterbreitete die Genossenschaft dem Bundesrate Satzungen einer Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse zur Genehmigung. Wie ich von dem Direktor der Seeberufsgenossenschaft erfahren habe, ist ihre Annahme nach langen Verhandlungen und nach erfolgten Abänderungen gesichert. In dem Augenblicke, wo diese Versorgung in Kraft tritt, werden auch die erbitterten Streitigkeiten ein Ende finden, die oft aus den Zweifeln entstehen, ob es sich bei einem Todesfall um einen Unfall handelt oder nicht.

Durch das Seeunfallversicherungsgesetz[1] vom 30. Juni 1900 ist der Berufsgenossenschaft das Recht eingeräumt, mit Genehmigung des Reichsversicherungsamtes Heil- oder Genesungsanstalten zu errichten. Von diesem Rechte wird die Genossenschaft Gebrauch machen. Noch im Laufe

[1] Vergl. §§ 34, 127 S.U.V.G.

Digitized by Google

dieses Jahres soll der Bau eines Nervensanatoriums begonnen werden, das, sobald die Invalidenversicherung übernommen ist, zu einem allgemeinen Rekonvaleszentenheim erweitert werden soll. Die Heilanstalt wird der Aufsicht des Reichsversicherungsamtes unterstellt.

Besonderer Erwähnung verdienen die Wohlfahrtseinrichtungen der Hamburg-Amerika-Linie. Die älteste ist die seit 40 Jahren bestehende Unterstützungskasse, aus der auch an unterstützungsbedürftige Angehörige erkrankter oder verstorbener Seeleute Unterstützungen gewährt werden. Im Jahre 1901 wurden aus dieser Kasse im ganzen 43 422 M. gezahlt. Von größerer Bedeutung ist die Pensions- und Witwenkasse, welche am 1. Januar 1888 begründet worden ist. Ihr gehören als Mitglieder an die ständigen Landangestellten, ferner Kapitäne, Offiziere, Maschinisten, Zahlmeister, Verwalter, alle Unteroffiziere, Bootsleute, Zimmerleute, Köche und Oberstewards. Dem Vorstande der Gesellschaft oder dem Kuratorium der Pensionskasse steht das Recht zu, einzelne oder mehrere Angestellte der genannten Kategorien — ohne Angaben von Gründen — von der Aufnahme auszuschließen. Sonst ist der Beitritt Pflicht. Die Kasse gewährt Invaliden-, Witwen- und Waisenpension. Die Mittel der Kasse werden teils von der Gesellschaft, teils von den Versicherten aufgebracht. Zunächst hat die Gesellschaft der Kasse als Stiftungsfonds die Summe von M. 30 000 überwiesen. Außerdem hat sie jährliche Zuschüsse gewährt, die bis Ende 1902 die Summe von M. 759 823 erreichten. Bis zu demselben Zeitpunkte haben die Mitglieder insgesamt M. 1 423 773 eingezahlt. Das Vermögen der Kasse betrug am 1. Januar 1903 M. 2 178 880,79. Im Jahre 1902 sind gezahlt

Pensionen an	30 Invaliden	zusammen M. 88 633,83.
„	63 Witwen	
„	45 Kinder	

Ferner sind M. 320 Unterstützungen gewährt und Beiträge zur Höhe von M. 9879,89 an Mitglieder, welche austraten, zurückgezahlt worden. Von der Begründung der Kasse an bis zum 1. Januar 1903 sind M. 487 568 für Pensionen ausgezahlt. Die Kasse hat jetzt 1594 Mitglieder. Neben den Beiträgen der Mitglieder und den Zuschüssen der Gesellschaft bilden die Zinsen aus dem angelegten Kapital die Haupteinnahme. Sie haben im Jahre 1902 mit M. 75 425,85 nahezu die Höhe des Zuschusses der Gesellschaft erreicht. Dazu kommen schließlich noch Geschenke, Beträge, die als Ordnungsstrafen gezahlt sind (im Jahre 1901 M. 1596), und die Einnahmen aus den Konzerten auf den

Digitized by Google

Passagierdampfern[1]. Die Mitglieder gehen sämtlicher Ansprüche verlustig, wenn sie mit der Zahlung der Beiträge längere Zeit im Rückstande, oder wenn sie wegen strafbarer und unehrenhafter Handlungen aus dem Dienste der Gesellschaft entlassen sind. Auch kann die Pension aus den zuletzt genannten Gründen und bei der Teilnahme eines Pensionsempfängers an Bestrebungen gegen die Gesellschaft diesem entzogen werden. Doch ist nach Mitteilung der Hamburg-Amerika-Linie eine Entziehung bislang nicht vorgekommen. Die Pension beträgt für Mitglieder, welche nach 6jähriger Dienstzeit und Beitragsleistung wegen Invalidität aus dem Dienste scheiden, 20 % von dem durchschnittlichen Jahreseinkommen, von welchem während der ganzen Dauer der Mitgliedschaft die Beiträge geleistet sind. Mit jedem vollendeten weiteren Beitragsjahre steigt die Pension um 1¼ %, bis dieselbe nach zurückgelegtem 30. Dienst- und Beitragsjahre die Maximalhöhe von 50 % erreicht. Die an die hinterbliebene Witwe eines verstorbenen pensionsberechtigten Mitgliedes zu zahlende Pension beläuft sich auf die Hälfte desjenigen Betrages, welcher dem Manne zur Zeit seines Todes im Falle der Invalidität als Pension zugestanden haben würde. Die Witwe eines bereits pensionierten Beamten bezieht nach dem Tode des Mannes die Hälfte der Pension weiter. Außerdem erhält bis zum 15. Lebensjahre jede eheliche Halbwaise ⅕, jede eheliche Vollwaise ⅖ der Witwenpension. Die Berechtigung zum Bezuge einer Pension tritt erst nach sechsjähriger Mitgliedschaft und Beitragsleistung ein. Mitglieder der Pensionskasse, welche ohne ihr Verschulden aus dem Dienste der Gesellschaft entlassen werden, erhalten 75 % der von ihnen eingezahlten laufenden Beiträge ohne Zinsvergütung zurück, ausschließlich der Eintrittsgelder. Zum Schlusse noch die wichtigsten Bestimmungen über Eintrittsgeld und Beiträge der Mitglieder: Sämtliche Mitglieder haben beim Eintritt in die Pensionskasse 2 % von ihrem Jahreseinkommen und ebenso bei eintretender Gehaltsverbesserung 2 % von dem Betrage der Erhöhung einmal als Extrabeitrag an die Kasse zu zahlen. Als laufenden jährlichen Beitrag haben die Mitglieder und zwar:

a) die im Dienst am Lande angestellten Beamten 3½ %,

b) die im See- und Flußdienste, sowie auf westindisch-mexikanischen Stationen beschäftigten Beamten 4 % von ihrem pensionsberechtigten Jahreseinkommen zu zahlen.

---

[1] Auf dem Schnelldampfer Blücher brachten in diesem Jahre zwei Konzerte 1130 Mk. ein.

Digitized by Google

Seit dem 1. Januar 1901 hat die Hamburg-Amerika-Linie die Effekten-Versicherung für die Kapitäne, Offiziere und Mannschaften der Seedampfer frei von jeder Prämienzahlung übernommen, und zwar sind versichert:

1. Kapitäne	mit Mk.	1000
2. I. Offiziere, Ingenieure, Ober- und erste Maschinisten	= =	800
3. Alle anderen Offiziere und Maschinisten, Ärzte, Zahlmeister, Verwalter	= =	600
4. Zahlmeister-Assistenten und Maschinisten-Assistenten	= =	400
5. Oberstewards und Oberköche auf Schnellpost- und Reichspostdampfern, I. Köche auf P- und Kajüts-B-Dampfern, I. Zimmerleute	= =	400
6. Oberstewards und I. und II. Köche der anderen Dampfer	= =	300
7. II. Zimmerleute, Bootsleute und Tischler	= =	300
8. Alle übrigen Leute der Besatzung mit Ausnahme der unter 9. benannten	= =	200
9. Kohlentrimmer, Kochsmaate, Aufwäscher und Jungen	= =	150

Verliert der Versicherte durch den Unfall zugleich sein Leben, so werden den nach dem Seeunfallversicherungsgesetze rentenberechtigten Angehörigen die entsprechenden Versicherungsgelder ausbezahlt. Werden die Effekten teilweise verloren oder beschädigt, so wird Ersatz nur bis zur Höhe des Wertes der verlorenen oder verdorbenen Gegenstände geleistet.

Wie ich von der Hamburg-Amerika-Linie erfahren habe, beabsichtigt die Gesellschaft auf eigenem Terrain in Cuxhaven ein Altenheim für ihre invaliden Angestellten zu bauen, ebenso Arbeiterwohnungen für die Mannschaft der Schnelldampfer, und zwar nach dem Muster der Kruppschen Kolonien im Villenstil für 1—2 Familien.

Es gibt in Hamburg noch mehrere Stiftungen, so die Amsinck-Stiftung, die Tilby-Stiftung und einige andere, über deren Bedeutung und Zwecke ich Zuverlässiges nicht habe erfahren können.

Aus dem Jahresbericht der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrtsgesellschaft Hamburg von 1902 ersehe ich, daß die wichtigste Kassengründung der Hamburg-Amerika-Linie Nachahmung findet. In dem Bericht der D. A. D. G. H. heißt es nämlich: „Zur Gründung einer Pensionskasse für die Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten usw. sowie die Angestellten des Comptoirs haben wir uns mit mehreren hiesigen befreundeten Reedereien vereinigt. Die Vorarbeiten dazu sind beendet, so daß nach Eingang der Genehmigung der Aufsichtsbehörde diese nützliche und wohltätige Einrichtung zur Tat werden kann."

Das Seemannshaus, welches zum Teil Wohlfahrtszwecken dient, gehört der hamburgischen Seemannskasse. Diese Kasse ist schon im Jahre

Digitized by Google

1873 in Liquidation getreten. Sie hatte ursprünglich den Zweck, den Mitgliedern, die durch Unfall oder Krankheit dienstunfähig wurden, Unterstützung zu gewähren, ferner Ersatz für verloren gegangene Schiffseffekten zu leisten und schließlich Witwen und Waisen verstorbener Mitglieder zu versorgen. Jeder, der ehedem für ein Hamburger Schiff anmusterte, mußte der Kasse beitreten. Das Vermögen der Seemannskasse beträgt heute noch mehr als eine Million Mark. Im Jahre 1902 hat die Kasse gezahlt:

Pension an ehemalige Angestellte	Mk.	3 650
Pension an Seeleute.	=	660
Unterstützung an Seeleute	=	20 429
Pension an Witwen.	=	17 665

In dem Seemannshause befindet sich die Navigationsschule, das Seemannsamt, die recht unzulänglichen Räume der Seemannsmission und ein von dieser geleitetes Lesezimmer. Die übrigen Räume werden als Logierräume für Seeleute benutzt. Der Ökonom verwaltet zugleich auch eine im Seemannshause befindliche Schenke. Bei einer Besichtigung der Logierräume habe ich den Eindruck gewonnen, daß sie sauber und ordentlich gehalten werden. Die einzelnen Zimmer sind geräumig, haben gute Ventilation und sogar elektrisches Licht. Dem gegenüber sind die Preise recht bescheiden: für Logis und vollständige Verpflegung Mk. 2,20; für ein Zimmer, in welchem mehrere schlafen, Mk. 2,— pro Tag. Was die Verpflegung angeht, so habe ich von Seeleuten, die dort logiert haben, gehört, daß das Essen durchaus zufriedenstellend sei. Nach der Aussage des Ökonoms sind die Räume fast immer besetzt, und es ist wahrscheinlich, daß ihre Zahl vermehrt wird, sobald erst das Seeamt und die Navigationsschule in einem anderen Gebäude untergebracht worden sind. Aus dem Status der Hamburger Seemannskasse am 31. Dezember 1902 ergibt sich, daß im Jahre 1902 1234 Seeleute im Seemannshause gewohnt und für 14 707 1/4 Tage Mk. 30 087,25 für Kost und Logis bezahlt haben. Schon bei den Verhandlungen bei der Senatskommission zeigte sich, daß die Logierräume des Seemannshauses sich bei der Seemannsbevölkerung eines guten Rufes erfreuen. Freilich begegnet man oft dem Vorwurfe, daß die Seeleute im Seemannshause unter zu lästiger Kontrolle des Ökonoms stehen. Ich halte diesen Vorwurf nicht für begründet, denn der erwachsene Seemann kann nach Hause kommen, wann er will, und der Ökonom sucht nur bei den Schiffsjungen darauf hinzuwirken, daß sie nicht länger als bis 10 Uhr abends fortbleiben, ein Verhalten, das nur zu billigen ist.

Digitized by Google

Auch macht der Ökonom keinen Unterschied gegenüber den Chargen; Heizer werden so gut aufgenommen wie Matrosen und Schiffsoffiziere, und nichts, glaube ich, spricht mehr für die gute Verwaltung, als die Tatsache, daß viele Seeleute, wenn sie wieder nach Hamburg kommen, ihr altes Logis im Seemannshause aufsuchen.

Daß sich im Seemannshause dort also, wo das Seeamt, das Seemannsamt ihre Räume haben und wo die Seeleute oftmals gezwungen sind, stundenlang zu warten, eine Schenke befindet, halte ich nicht für so bedenklich, wie der Seemannsverband es darstellt. Allerdings möchte ich empfehlen, wie bei der Einrichtung im Moabiter Strafjustizgebäude, den Ausschank auf alkoholfreie Getränke zu beschränken.

Seemannsmission.

Schon durch die Bezeichnung Seemannsmission errichten sich die Führer dieser Bestrebungen vornehmlich religiösen Charakters eine Schranke gegen die überwiegende Mehrzahl der Seeleute. Es ist keine Erfindung des Seemannsverbandes, sondern es ist ein bei den meisten deutschen Seeleuten klares und lebendiges Empfinden, daß sie durch die Bezeichnung „Mission" auf eine Stufe gestellt werden mit Wilden und gefallenen Mädchen, und gegen diese Behandlung lehnt sich ihr Selbstbewußtsein begreiflicherweise energisch auf. Ehe daher nicht die Seemannsmission ihren Namen und jede Erinnerung an ihn gründlich auslöscht, wird ihr Einfluß sich, wenigstens in Hamburg, nur auf einen sehr kleinen Kreis von Seeleuten erstrecken können. Damit will ich keineswegs behaupten, daß der Einfluß kirchlicher Bestrebungen nach Aufgabe des Namens Mission ein wesentlich größerer sein wird. Das hängt natürlich davon ab, wie weit das religiöse Empfinden im Seemanne noch lebendig ist. Über diese Frage gehen die Meinungen sehr auseinander. Die einen behaupten, daß fast jeder Seemann zu echter Frömmigkeit neige, die andern dagegen sagen: So war es noch vor 50—60 Jahren, heute aber will der Seemann, wie jeder andere Arbeiter am Lande, im allgemeinen wenig von der Kirche wissen. Ein Kapitän, der viele Jahre zur See gefahren ist und den ich um seine Ansicht gebeten hatte, schrieb mir wörtlich: „Der Seemann ist weder fromm noch religiös. Macht er Gedichte, so preist er selten die Schöpfung, den Schöpfer, sondern allenfalls die Majestät, die Schönheit, meistens aber den Frieden, die Freiheit des Meeres." Derselbe Kapitän schrieb mir, daß nach seiner Meinung die Seemannsmission Erfolge nicht aufzuweisen habe. Sie

Digitized by Google

habe Bankerott erlitten, denn (so geht die Rede in St. Pauli) sie sind zu „schwarz", um auf Sympathien in den breiten Massen zu stoßen.

Mir erscheint dieses Urteil zu ungünstig. Zunächst erfüllt die Seemannsmission im Auslande eine sehr wichtige Aufgabe dadurch, daß sie die deutschen Seeleute, welche auf fremden Schiffen fahren, oft zusammenführt, sie in Hafenstädten Weihnachten um den Tannenbaum versammelt und mithilft, sie dem Deutschtum zu erhalten. Ebensosehr müssen eine Reihe von Erfolgen auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiete rückhaltlos anerkannt werden. Ganz hervorragend ist offenbar der Erfolg des Heuerbureaus der Seemannsmission in Geestemünde. In Hamburg hat sich die Seemannsmission ein Verdienst erworben durch Errichtung eines Lese- und Schreibzimmers im Seemannshause. Dort ist eine reichhaltige Bibliothek; Zeitungen und Zeitschriften liegen aus; Briefbogen und Umschläge stehen den Seeleuten umsonst zur Verfügung; auch ist für Unterhaltungsspiele gesorgt. Das Zimmer ist von morgens 9 Uhr bis abends 10 Uhr geöffnet. Außerdem unterhält die Seemannsmission ein Seemannsheim, welches im Jahre 1900 1053 Mann in 6109 Tagen und im Jahre 1901 744 Mann in 5089 Tagen Unterkunft und Verpflegung gewährt hat. Die Preise sind recht mäßig. Es werden zwei Klassen unterschieden, die erste bezahlt für Kost und Logis 15 Mk. in der Woche, 2,50 Mk. pro Tag, 75 Pfg. für die Nacht, die zweite Klasse, Schiffsjungen und Leichtmatrosen, zahlt nur 10,50 Mk. für die Woche, 2 Mk. für den Tag, und 50 Pfg. für die Nacht. Die einzelnen Logierräume machen keinen sehr freundlichen Eindruck. Sie sind zu eng, und das ganze Haus ist zu düster. Sonst soll die Verpflegung im Verhältnis zu dem geringen Preise eine gute sein. Das Ansehen der Seemannsmission hat sich in Hamburg bei den Seeleuten entschieden gehoben, seitdem Pastor Reimers ihr Leiter geworden ist, ein Mann, der offenbar der Gewerkschaftsbewegung wohlwollend und verständnisvoll gegenübersteht und der nicht in der Bekämpfung des Seemannsverbandes die wichtigste Aufgabe erblickt. Das war bei seinem Vorgänger offenbar anders. Die Seemannsmission gibt ein Monatsblatt heraus „Der rechte Kurs", welches vorwiegend religiösen Inhalts ist. Ich habe in diesem Blatt auch politische und wirtschaftliche Erörterungen gefunden, in einem Hefte einen sehr bemerkenswerten, warm empfundenen Appell an die Seeleute, bei der Unterdrückung des Mädchenhandels mitzuwirken. Neben dieser Zeitschrift erscheint jedes Jahr ein Kalender, der nicht schlecht ist, wenn er auch in seiner politischen Übersicht gar zu einseitig vom Stöckerschen Geiste getragen wird. Ausgezeichnet ist ein von der Seemanns-

Digitized by Google

mission im Binnenlande vertriebenes Flugblatt „Soll ich Seemann werden?", in welchem der Seemannspastor Körner, Bremerhaven, eindringlich vor den Landhaien warnt, die vielfach in inländischen Zeitungen inserieren, um Schiffsjungen zu werben, die sie hernach nicht selten auf das maßloseste ausbeuten. Für die gegenwärtige Stellung der Seemannsmission zur Arbeiterbewegung sind die folgenden Ausführungen, die ich einem neueren Hefte des Rechten Kurses entnehme, charakteristisch:

> Hältst du den geplanten Streik für ungerecht, frivol und unsinnig, so streike nicht mit. Dann drücke dich aber nicht still, sondern warne und rate offen ab als ein Mann auf Grund deiner besseren Einsicht.
>
> Hältst du den Streik aber für gerecht, unvermeidlich und aussichtsreich (prüfe dich und die Verhältnisse vor deinem Gott!), so laß nicht andere die Kastanien für dich aus dem Feuer holen, sondern tritt ein in die Schlachtreihe und kämpfe, dulde und leide mit, tu auch dabei, was du kannst, um Ausschreitungen verhüten zu helfen.

Zu den Verdiensten der Seemannsmission ist auch ihr erfolgreiches Bestreben zu zählen, die Mannschaft mit guter Reiselektüre zu versehen. Sie verleiht unentgeltlich Büchertaschen für die Reise, in denen sich in erster Linie Hefte unserer besten illustrierten Zeitschriften befinden. Während die Reeder noch bis vor kurzem eine Schiffsbibliothek für etwas ganz Überflüssiges gehalten haben, scheinen sich die Anschauungen in der letzten Zeit geändert zu haben. So ist der Deutsche Nautische Verein entschieden für die Errichtung von Schiffsbibliotheken eingetreten. Die Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt sogar für alle Dampfer auf längerer Fahrt Mannschaftsbibliotheken einzurichten. Einige Dampfer sind bereits damit ausgestattet, und die Gesellschaft will von den Berichten der Kapitäne über die Bewährung dieser Büchereien die Ausgestaltung der anderen Mannschaftsbibliotheken abhängig machen.

Aus einem an mich gerichteten Schreiben des Seemannspastors Reimers über die Wirksamkeit der deutschen Seemannsmission in Hamburg zitiere ich zum Schlusse folgende Sätze:

> „Bezüglich der sittlichen Zustände der Seeleute übt die Seemannsmission ihre Wirksamkeit folgendermaßen aus:
>
> „1. Durch soziale Arbeit. Ein großer Anlaß für die trüben sittlichen Verhältnisse lag und liegt auch den Seeleuten — wie überall — in den Wohnungsverhältnissen. Von den Volkslogis der Schiffe, deren Schmückung mit wertvollen, guten Bildern wir uns angelegen sein lassen, zu schweigen, lag die Not bei den Seeleuten für ihren Aufenthalt in den Hafenstädten nicht etwa darin, daß Mangel an Geldmitteln eine anständige Unterkunft unmöglich gemacht hätten, sondern vielmehr in der völligen Anspruchslosigkeit Jan Maats bezüglich der äußeren Zierden des Lebens. Da galt es also, die Seeleute anspruchsvoller zu machen. Die

Digitized by Google

Gründung von Seemannsheimen hat es dahin gebracht, daß jetzt der deutsche Seemann alle an Kasernenstuben erinnernde Schlafräume nicht mehr goutiert, vielmehr Wert darauf legt, sein Schlafzimmer mit wenigen Kameraden nur zu teilen, wenn nicht gar ein Zimmer für sich allein zu haben. In Hamburg tut diesen Dienst außer unserem bescheidenen Seemannsheim, Paulinenstraße 12, das große, unserer Leitung nicht unterstehende Seemannshaus. Es ist begreiflich, daß bei Seeleuten, die auf gute Wohnung Wert legen, der Sinn für Ordnung, Sparsamkeit und Nüchternheit wächst. In unserm Seemannsblatt ‚Der rechte Kurs' suchen wir diese Richtung und Neigung ernstlich zu fördern.

„2. Durch Belehrung. Wir verbreiten Schriften und Flugblätter, die vom wissenschaftlichen und ethischen Standpunkt aus die Fragen der Keuschheit und Mäßigkeit beleuchten, benutzen insbesondere dazu auch unser kleines Monatsblatt.

„3. Durch religiöse Pflege in Predigt und Seelsorge, deren Einfluß im einzelnen sich bisweilen deutlich nachweisen läßt.

„Es muß hinzugefügt werden, daß auf die Gesetzgebung von uns aus Einfluß zu erhalten versucht ist mit Anträgen zur Stellenvermittlung und zur Sonntagsruhe, zum Teil mit gutem Erfolg. Die Reeder stehen uns nicht ablehnend gegenüber, nur wenige aber sind warme Freunde unserer Sache. Kapitäne und Offiziere pflegen im Auslande die Tätigkeit der Seemannsmission zu schätzen, im Heimatshafen suchen sie uns nicht auf, was zum Teil in äußeren Verhältnissen (Verheiratetsein der Offiziere, unsere beschränkten Räume) wohl begründet ist. Die Mannschaften aller Chargen und Kategorien wissen unsere Sache je länger desto mehr zu schätzen, wie aus der fortwährend steigenden Frequenz zu erweisen ist."

Außer der deutschen besteht noch eine dänische, eine schwedische und eine finnische Seemannsmission in Hamburg. Sie sorgen für den Gottesdienst in der Muttersprache. Die dänische Mission hat wie die deutsche ein Lese- und Schreibzimmer eingerichtet, das im letzten Jahre von etwa 2000 Seeleuten besucht wurde. Mehr als 3000 Briefe wurden während des Jahres von dort in die Heimat geschrieben, 5000 Mk. den Angehörigen zugeschickt und 2300 Mk. auf die Sparkasse gebracht.

Etwas über Lebenshaltung und soziale Schichtung[1].

In der deutschen Küstenbevölkerung gibt es noch eine große Anzahl Seemannsfamilien, bei denen es zur guten Überlieferung gehört, daß wenigstens einer der Söhne den Beruf seines Vaters ergreift und zur See geht. In früher Jugend wagen sie sich in kleinen Booten auf das Meer hinaus, lernen Wind und Wetter kennen, lernen Mut und Ausdauer in Sturmesnot. Auch an den Ufern der Unterelbe lebt noch ein alter Stamm seefahrender Familien. Berühmt sind die Finkenwärder

[1] Vergl. den ausgezeichneten Aufsatz von Kapitän Meyer in den Grenzboten IV 1900.

Digitized by Google

Fischer, bekannt auch die Blankeneser Fischer und altberühmt die Oevelgönner Lotsen. Aus diesen Familien erhält die deutsche Handelsmarine ihre besten Seeleute, ihre tüchtigsten Offiziere. Daneben ergießt sich ein breiter Strom von jungen Leuten aus dem Inlande in die große Hafenstadt, um das Seehandwerk zu erlernen. Dem einen war die Schulbank zu hart und das Lernen zu schwer, der andere wurde von den Eltern auf das Segelschiff gebracht, weil er in der Heimat nicht zu bändigen war, oder weil er gar schon mit dem Strafgesetz in Konflikt geraten war; fast alle waren ergriffen von dem sagenhaften Reiz der Schiffahrt. Unter diesen Knaben sind Söhne reicher und angesehener Eltern keine Seltenheit. Das Rauhe Haus oder das Schiff bilden die letzte Zuflucht. Sonst wenden sich meistens Söhne weniger bemittelter Eltern der Schiffahrt zu, schon weil die Seefahrt eines der gefährlichsten, vielleicht das gefährlichste Gewerbe ist, und weil der Verdienst, vom Kapitän abgesehen, im allgemeinen ein bescheidener ist. Je mehr sich die Aussichten, dermaleinst Kapitän zu werden, verschlechtern, um so mehr werden besser gestellte Eltern sich scheuen, ohne besonderen Zwang ihre Söhne zur See zu schicken. Heute, wo der große Seedampfer oft vier Offiziere ständig nötig hat, ist der Weg vom Schiffsjungen bis zum Kapitän ein weit längerer geworden.

Über Herkunft und Stellung der Heizer und Trimmer habe ich schon an anderer Stelle[1] berichtet. Zur Ergänzung meiner Ausführungen lasse ich den Bericht der Hamburg-Amerika-Linie über ihr Schiffspersonal im Wortlaut folgen:

„Vom Deckpersonal der Gesellschaft kommt immer noch ein beträchtlicher Teil aus den Küstengegenden von Mecklenburg und Pommern. Der Rest des Deckpersonals und das ganze Maschinenpersonal kommt unterschiedslos aus allen Teilen des Deutschen Reiches. Ausländer sind bei der Gesellschaft wenig beschäftigt. Die Offiziere müssen alle ein deutsches Patent haben.

„Als Stewards werden ausschließlich Kellner genommen; die Köche rekrutieren sich aus dem Küchenpersonal am Lande. Das eigentliche Deckpersonal besteht ganz aus gelernten Seeleuten. Vom Maschinenpersonal kommt ein Teil auch erst in höherem Alter auf die Schiffe aus anderen entsprechenden Berufen. Das Alter des Maschinenpersonals auf unseren Schiffen ist nicht unter 19 Jahren. Bei der Kriegsmarine hat der größere Teil des Deckpersonals, auch ein Teil der Heizer und ein verhältnismäßig großer Bruchteil vom Küchen- und Bedienungspersonal

[1] Siehe oben S. 163, 201.

Digitized by Google

gedient. Jedoch bildet derjenige Teil der Bevölkerung, der im Binnenlande zur Kriegsmarine ausgehoben wird, später keinen nennenswerten Bestandteil der Handelsmarine. Diese Leute gehen gewöhnlich wieder ins Inland zurück.

„Bei der Anheuerung wird von den Schiffsleuten ein Sittenattest verlangt, so daß die Auswahl eine sorgfältige sein kann. Die bei der Hamburg-Amerika-Linie beschäftigten Mannschaften haben meist diesen Dienst in der Handelsmarine als Lebensberuf und bleiben ihm für die Zeit ihrer Arbeitsfähigkeit treu. Ein Teil der Matrosen geht später auf Flußfahrzeuge über oder zum Beruf der Quaiarbeiter oder Schauerleute. Die Handwerker an Bord üben auch an Land ihren Beruf weiter aus.

„Über den Offiziersnachwuchs ist zu sagen, daß die Gesellschaft es für erforderlich hält, daß ihre späteren Offiziere ihre Laufbahn als Schiffsjungen auf Segelschiffen anfangen. Sie unterstützt auch die Bestrebungen des Deutschen Schulschiffvereins durch beträchtliche Beiträge und durch Stellung von Offizieren zur Bemannung des Schulschiffs. Auch sucht sie parallele Bestrebungen in Hamburg zu fördern. Aber gegenwärtig bieten weder die Segelschiffahrt noch die Schulschiffe genügend Stellen für die Heranziehung des ganzen Nachwuchses der deutschen Handelsmarine. Deshalb werden Offiziersaspiranten der Handelsmarine auch auf den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie als Jungen angestellt. Diese müssen später mindestens ein Jahr als Vollmatrose auf einem Segler fahren, bevor sie Offiziere werden können. Die Gesellschaft selbst aber kann ihre Offiziere aus den bestvorbereiteten jungen Leuten auswählen. Die Laufbahn der Offiziere und Kapitäne ist innerhalb der Hamburg-Amerika-Linie vollständig für sich abgeschlossen. Jeder Offizier muß als IV. Offizier bei der Gesellschaft selbst anfangen, rückt dann zum III., II., I. Offizier und zum Kapitän auf. Jeder Offizier ohne Ausnahme hat bei beruflicher Brauchbarkeit die Aussicht, Kapitän zu werden, und zwar pflegt das Aufrücken ziemlich schnell zu gehen. Es dauert durchschnittlich etwa 10—12 Jahre. Ebenso rücken die Maschinisten vom Assistenten bis zum I. Maschinisten und Schnelldampferingenieur regelmäßig auf. Für die Laufbahn kommt lediglich die Tätigkeit im Betriebe der Hamburg-Amerika-Linie in Betracht."

In dieser Darstellung scheint mir die Auffassung von dem schnellen Aufrücken der Offiziere etwas zu optimistisch. Zudem muß man sich immer den gewaltigen Aufschwung der Reederei in den letzten Jahren und das entsprechend schnelle Tempo in der Vergrößerung der Flotte vergegenwärtigen. Heute aber liegen die Dinge schon wesentlich anders. Nach

Digitized by Google

einem Bericht der Hamburg-Amerika-Linie vom 1. April 1903 „ist gegenwärtig der seit langen Jahren nicht dagewesene Zustand eingetreten, daß für die Hamburg-Amerika-Linie nicht ein einziges Schiff mehr auf dem Stapel steht." Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß dieser Stillstand, der natürlich für die Entwicklung der Reederei keinen Stillstand, vielleicht gar einen erheblichen Fortschritt bedeutet, das Avancement der Schiffsoffiziere entschieden verlangsamt und daß von einem Mangel an Schiffsoffizieren bald nicht mehr die Rede sein wird.

Je mehr die Entwicklung der Schiffahrt zur Verdrängung der Segelschiffe führt, um so größer werden die Schwierigkeiten, einen wirklich tüchtigen seemännischen Nachwuchs heranzuziehen. Denn die Erziehung lediglich auf einem Dampfer ist keine vollgültige Schule der Seefahrt. In Hamburg besteht schon seit dem Jahre 1862 eine Seemannsschule, die, auf der kleinen Elbinsel Waltershof belegen, Knaben vom 13. bis 17. Lebensjahre eine seemännische Vorbildung auf dem Lande gewährt. Neben dem Unterricht in Nautik, Geographie und neueren Sprachen wird nämlich auf einem im Sande liegenden Segelschiff praktische Schiffahrtskunde betrieben. Wenn auch die Disziplin eine sehr strenge ist, so habe ich doch beim Besuche der Schule den Eindruck gewonnen, daß die Zöglinge sich dort ausgezeichnet wohl fühlen. Es wird ein zweijähriger und ein einjähriger Kursus — letzterer für ältere Knaben bestimmt — unterschieden. Für den ersteren beträgt die Pension M. 800 das Jahr, für den anderen M. 900. Aus der Seemannsschule, die unter der Leitung eines hervorragenden Lehrers, eines ehemaligen Kapitäns, steht, geht jedes Jahr eine Anzahl tüchtiger junger Seeleute hervor. Merkwürdig genug, daß diese Schule, deren Erfolge denen der Schulschiffsreisen sicherlich nicht nachstehen, kaum in Hamburg, geschweige denn im Binnenlande bekannt ist. Über den neuen Schulschiffen, deren Bewegungen von Hafen zu Hafen in dem kleinsten Kreisblättlein Deutschlands verfolgt werden, droht der Seemannsschule gänzliche Vergessenheit. Und noch ist nicht einmal entschieden, welches System das richtigere ist! Verfehlt ist jedenfalls die Gründung des Kadettenschulschiffes des Bremer Lloyd. Sie beruht auf denselben falschen Prinzipien wie die Förderung der Heranbildung von „Salon"offizieren. In den Kreisen der Hamburger Schiffsoffiziere und Kapitäne hält man wenig von den Schulschiffen. Vielmehr glaubt man dem Mangel an Matrosen am besten dadurch abhelfen zu können, daß man ein früher in Hamburg bestehendes Gesetz wieder einführt, wonach jedes Segelschiff entsprechend seiner Größe verpflichtet wird, eine bestimmte Zahl von Schiffsjungen und Leichtmatrosen an Bord zu nehmen.

Digitized by Google

Wenn sich dazu noch dekretieren ließe, daß jede Reederei eine bestimmte Anzahl Segelschiffe in Fahrt haben müsse, ließe sich der Vorschlag schon hören. So aber sind Schiffsschulen in einer oder der anderen Form unentbehrlich.

Vor kurzem ist unter der Leitung einer Reihe einflußreicher Männer in Hamburg ein Verein „Seefahrt" begründet, welcher den Zweck verfolgt:

1. einen tüchtigen Nachwuchs an Seeleuten durch Unterbringung geeigneter Jungen auf deutschen Schiffen heranzubilden und dadurch die Bestrebungen des Deutschen Schulschiffvereins in geeigneter Form zu ergänzen, 2. die Heranbildung eines tüchtigen Stammes deutscher Jacht-Matrosen und den deutschen Segelsport durch den Erwerb und Betrieb geeigneter Segeljachten zu fördern, 3. außerordentliche seemännische Leistungen zu belohnen.

Trotz aller derartigen Gründungen darf eins nicht übersehen werden, daß die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage unserer Seeleute, die Verbesserung der Volkslogis, die wichtigsten Voraussetzungen sind, um einen tüchtigen Nachwuchs an Seeleuten zu sichern und ihre Fahnenflucht nach fremden Handelsmarinen zu verhindern.

Eine vollständige Veränderung hat die Stellung des Kapitäns im Laufe der letzten sechzig Jahre erfahren. In der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts war der Kapitän oft noch der Eigentümer des Schiffes, oder er war doch wenigstens mit Kapital an dem Eigentum des Schiffes beteiligt. Heutzutage ist er, wenn man von einigen kleineren Seglern absieht, lediglich der Angestellte des Einzelreeders oder häufiger der Aktiengesellschaft. In seinen Entschließungen ist er wesentlich eingeengter als früher. Bei allen wichtigeren Entscheidungen muß er zunächst die Genehmigung des Reeders, gewöhnlich die des Schiffinspektors einholen, der den Reeder oder die Reederei vertritt. In einem ganz vortrefflichen Büchlein „Unser Elternhaus" von Paul Hertz[1], das uns einen interessanten Einblick gibt in das häusliche Leben und in die Geschäftsleitung eines Hamburger Reeders um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, schreibt der Verfasser: „Ein Zauber eigener Art, eine kaufmännische Romantik lag zu jener Zeit noch über den Geschäften mit fernen Ländern, wie sie der Vater trieb. Noch existierten keine elektrischen Telegraphen; der Dampfschiffe zur Vermittlung der Posten gab es wenige. War ein Schiff davongesegelt, so hörte man oft Jahr und Tag von ihm nichts wieder. Ebenso erfuhr man von seiner Rückreise mitunter nicht eher etwas, als bis es

[1] Verlag von Alfred Janssen in Hamburg.

Digitized by Google

Cuxhaven passiert hatte, oder gar bis es unter Kanonendonner in den Hafen einlief. Da galt es denn alles gut vorher zu überlegen und dem Kapitän präzise Ordres mitzugeben. Andererseits mußte dem letzteren großes Vertrauen geschenkt und ihm eine weit größere Selbständigkeit des Handels zugestanden werden als jetzt. Der Vater verstand es vorzüglich, sich geeignete Leute auf den eigenen Schiffen heranzuziehen. Manche seiner Kapitäne sind schon als Schiffsjungen in seine Dienste getreten; alle aber hingen mit großer Liebe an ihm. Er war von der Wichtigkeit, gute Schiffsführer zu haben, so durchdrungen, daß er häufig sagte: wenn ich einen tüchtigen Mann weiß, so baue ich ihm ein Schiff." Diese Selbständigkeit gehört endgültig der Vergangenheit an. Ebenso treffend und charakteristisch sind die Ausführungen, die sich in einer Eingabe des Verbandes „Deutscher Seemaschinisten" und des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg finden. Da heißt es: „Hat sich nun schon das Verhältnis des Kapitäns zur Reederei verschlechtert, so ist dieses in noch größerem Maße hinsichtlich der Schiffsoffiziere, namentlich aber der Schiffsmannschaft der Fall, indem sowohl der Inspektor als auch der durch diesen in ein drückendes Abhängigkeitsverhältnis geratene Kapitän in eigenem Interesse bestrebt sein werden, das Interesse der Reederei wahrzunehmen, während berechtigte Wünsche der Offiziere und Mannschaft nicht wie früher durch den damals verhältnismäßig unabhängigen Kapitän der Reederei übermittelt werden können. Hierdurch ist dann aber auch das frühere patriarchalische Verhältnis zwischen dem Kapitän, als dem Vertreter der Reederei einerseits und der Schiffsmannschaft andrerseits, geschwunden. An seine Stelle ist der krasse Gegensatz von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getreten."

Für ein patriarchalisches Verhältnis sind in der Tat die wichtigsten Voraussetzungen fortgefallen. Hier und da mag man noch auf den Segelschiffen von der guten alten Zeit etwas entdecken. Auf den schwimmenden Hotels des Ozeans ist es mit jeder familienähnlichen Lebensgemeinschaft zwischen Schiffsoffizieren und Mannschaft unwiederbringlich vorbei. Die sozialpolitischen Aufgaben auf den Schiffen sind schließlich keine anderen geworden als die in den Fabriken. Nur an einem ehernen Gesetze dürfen sie nicht rütteln: ohne Disziplin keine Schiffahrt. — Durch den Schnelldampferverkehr, durch die große Zunahme der Vergnügungsfahrten, durch die wachsenden Ansprüche reicher Reisender an das gesellschaftliche Leben auf den Dampfern fand allmählich auch die Vorstellung Nahrung, daß der Kapitän nicht nur ein tüchtiger Seemann, sondern auch ein gewandter Welt-

Digitized by Google

mann sein müßte. Wenn wir den glänzenden Ruf deutscher Kapitäne weiterhin erhalten oder rechtfertigen wollen, so dürfen wir solchen Anschauungen auch nicht die leiseste Konzession machen. Ob ein Kapitän „durch" mit dem Dativ oder Akkusativ konstruiert — und eine genaue Unterscheidung der beiden Fälle ist nicht eines jeden Kapitäns Sache — ist ganz gleichgültig, ebenso unwichtig, ob er Frau Meyer Frau Meyer nennt oder „gnädige Frau". Wer in dem Kapitän den eleganten, formgewandten Manager eines Hotels wünscht, der mag am Lande bleiben. Schiffahrt verlangt andere Tugenden als weltmännische Gewandtheit. Von geringerer Tragweite ist das Bestreben, den Kapitän, der Reserveoffizier ist, von dem Nichtoffizier zu differenzieren. Allein auch diese Tendenz hat ihre schweren Bedenken; denn sie führt notgedrungen zu einer Klassifizierung der Kapitäne, ohne daß hierbei seemännische Tüchtigkeit entscheidet. Daher fürchte ich, daß die Verordnung des Kaisers, daß dasjenige Handelsschiff, dessen Kapitän Reserveoffizier ist, ein Kreuz in der Flagge führen dürfe, ungünstige Nebenwirkungen im Gefolge hat. Eine große Hamburger Reederei hat aus dieser Befürchtung ihren Kapitänen generell verboten, das Kreuz zu führen. Bei der großen Dankbarkeit, die der Hamburger dem Kaiser für seine unermüdliche Förderung der Schiffahrt entgegenbringt, fällt diese Haltung der Reederei um so mehr ins Gewicht.

Eine Geschichte, die man oft in Seemannskreisen hört, ist die, daß alle Matrosen in die Hölle kämen. Dort machten sie aber einen solchen Lärm mit ihren Frauenzimmern, die sich natürlich auch dort einfinden, daß der Teufel nichts sehnlicher wünscht, als sie wieder los zu werden. Er ruft daher: Holl den Besanschoot an, ein Ruf, der bedeutet: Es gibt etwas zu trinken. Dann stürmt die ganze Gesellschaft aus der Hölle. In dieser Erzählung macht sich der Seemann schlechter als er ist. Eigentliche Trinker an Bord sind selten, schon aus dem Grunde, weil der Kapitän es in seiner Macht hat, unmäßigen Alkoholgenuß zu verhindern. Am Lande sind die verheirateten Seeleute, deren Zahl allerdings keine große ist, durchweg solide. Daß sich der Seemann, der den weitaus größten Teil des Jahres auf der See ist, nur selten zu einer Ehe entschließt, erklärt sich meistens aus der sehr verständigen Erwägung, daß er fast nie in der Lage ist, eine Familie ordentlich zu ernähren. Dazu ist das bare Einkommen durchweg zu gering. Daß das häusliche Leben verheirateter Seeleute im allgemeinen ein gutes und sein Einfluß auf die Leute ein vorteilhafter ist, wird mir auch von der Hamburg-Amerika-Linie bestätigt. Diese Beobachtung stützt sich auf die Führung verheirateter

Digitized by Google

Seeleute im Dienste, wie auch darauf, daß die zurückkehrenden verheirateten Urlauber, die in Begleitung ihrer Angehörigen beim Antritt einer neuen Reise an der Landungsstelle erscheinen, stets einen guten nüchternen Eindruck machen.

Von Hause aus neigt auch der unverheiratete Seemann nicht stärker zum Trunke und zur Liederlichkeit als der Fabrikarbeiter am Lande. Nur daß die Verhältnisse für den Seemann weit ungünstiger liegen. In erster Linie ist das leidige Heuer- und Schlafbaswesen die unversiegbare Quelle von Unmäßigkeit im Trinken und geschlechtlichen Ausschweifungen. Der Einfluß der Seemannsmission ist zu gering, um gegen diese Verführungen und die Gefahren der Hafengegend auch nur ein nennenswertes Gegengewicht zu bieten. Eher wird man dem Seemannsverband in dieser Beziehung einen erfreulichen wachsenden Einfluß zusprechen können. Die Seltenheit der Ehen fällt ungünstig ins Gewicht. Dazu die begreifliche Neigung, sich auszutoben, wenn der Seemann nach Wochen oder Monaten strenger Disziplin, harter Arbeit und oft großer Gefahren wieder Boden unter den Füßen fühlt. Die Vergnügungslokalitäten, die von Seeleuten in St. Pauli besucht werden, bieten das Unglaublichste an Plattheit und Gemeinheit. Überall drängt sich dort an die Seeleute die tiefst gesunkene Prostituierte, und wenn Jan Maat, gewöhnlich im angetrunkenen Zustande, den Lockungen jener Weiber unterliegt, so wird er regelmäßig schnell und gründlich ausgeplündert.

Eine alte Unsitte bei den Seeleuten ist das Tätowieren. Unter den Tätowierungen sind gemeine, unsittliche Zeichnungen häufig. Wenn der Seemannsverband es sich zur Aufgabe machen würde, die Anschauungen über Tätowieren in der seemännischen Bevölkerung umzustürzen, so könnte er dieses Ziel im Laufe der Jahre wohl erreichen, eine Aufgabe, die einer Gewerkschaft, welche an der sozialen Hebung ihrer Berufsgenossen arbeitet, wohl würdig wäre. Der Seemann ist edleren Genüssen so zugänglich wie nur irgend ein Arbeiter. In der Hafengegend müßte ein zweites Volksheim gegründet werden, vielleicht ausschließlich bestimmt für Seeleute. Zum mindesten würde dann ein Teil der üblen Seemannskneipen dem Wettbewerbe mit einem solchen Institut schnell unterliegen.

Organisation der Seeleute[1].

In kaum einem anderen Gewerbe dürften die Verhältnisse für die Gründung einer Gewerkschaft so ungünstig liegen wie bei der Schiffahrt,

[1] Vergl. Die Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe von 1865—1890.

Digitized by Google

vor allem deshalb, weil die Seeleute sich nur kurze Zeit am Lande aufhalten, und weil andererseits irgend eine Organisation auf dem Schiffe undenkbar ist. Zudem gibt das gleichmäßige, eintönige Leben an Bord bei harter Arbeit, ohne Anregung von außen, verhältnismäßig selten Gelegenheit, mit Arbeitern aus anderen Gewerben Erfahrungen auszutauschen. Freilich mehren sich die fremden Einflüsse, je mehr die Zahl derer wächst, die sich aus allen möglichen Berufen der im strengen Sinne nicht seemännischen Schiffsarbeit zuwenden. Bis zu dem Jahre 1886 war in Hamburg der Versuch einer Seemannsorganisation nicht unternommen worden. Erst damals gelang es, einen Verein von Seeleuten zu begründen, den „Allgemeinen Seemannsverein", der es sich zur Hauptaufgabe stellte, das Heuer- und Schlafbasunwesen zu bekämpfen. Der Verein trat sogleich mit der radikalen Forderung hervor: unentgeltliche und ausschließliche Anheuerung der Schiffsmannschaft durch die Vertrauensmänner der Seeleute. Zu greifbaren Erfolgen kam es nicht. Der Verein erlahmte sehr bald in seiner Agitation, verlor das Vertrauen der seemännischen Bevölkerung und löste sich nach kaum einem Jahre auf. Ein neuer Versuch scheiterte in seinen ersten Anfängen an den Klippen des Sozialistengesetzes. Nach der Aufhebung dieses Gesetzes gründeten zuerst Trimmer und Heizer einen Verein. Bald nach seiner Gründung im Jahre 1890 traten die Heizer und Trimmer in einen Lohnkampf. Die Heuer sollte um 10 Mk. gekürzt werden. Darüber kam es zum Streik. Indes die Arbeiter unterlagen. Nur zwischen der Hamburg-Amerika-Linie und dem Verein gelang eine Einigung. Die Reederei versprach, während des nächsten Jahres die Heuern nicht herabzusetzen, wogegen der Verein sich verpflichtete, während des gleichen Zeitraumes keine höheren Forderungen zu stellen. Im November 1892 waren die Heuern für Heizer auf 65 Mk., für Trimmer auf 55 Mk., für unbefahrene Trimmer auf 45 Mk. gesunken; im Dezember 1892 betrugen die Heuern für Heizer nur noch 60 Mk., für Trimmer 50 Mk. Der Verein stand dieser Entwicklung ohnmächtig gegenüber. Bei dem Darniederliegen der Schiffahrt im Cholerajahre 1892 und bei dem überreichen Angebot von fremden Arbeitskräften war eine Lohnbewegung ohne jede Aussicht. Bewundernswert schnell erholte sich die Hamburger Reederei von den Nachwirkungen der Cholerazeit. So erklärt es sich, daß schon im Jahre 1893 die Heizer und Trimmer mit neuen Forderungen an die Reeder herantraten. Als die Reeder jede Erhöhung der Heuern ablehnten, traten die Arbeiter in den Streik. Er endete abermals mit einer Niederlage der Heizer und Trimmer. Nahezu gleichzeitig mit dem

Digitized by Google

Heizer- und Trimmerverein entstand, auch im Jahre 1890, der Matrosenverein, der sich später Seemannsverein zu Hamburg nannte. Am 15. November 1897, bald nach dem großen Hafenarbeiterstreik, trat in Hamburg der erste deutsche Seemannskongreß zusammen, auf dem die grundlegenden Vorbesprechungen für die Schaffung eines Seemannsverbandes in Deutschland stattfanden. Im Jahre 1898 trat der Verband als Zentralorganisation ins Leben. Ihm schlossen sich Hamburg, und zwar beide Vereine in einen verschmolzen, Bremen, Bremerhaven, Flensburg, Kiel und Lübeck an. Damals wurden Stimmen laut, die diese Koalition der Seeleute für ungesetzlich erklärten, weil die Seeleute nicht zu den gewerblichen Arbeitern gehörten und für sie lediglich die Seemannsordnung, nicht aber die Gewerbeordnung Geltung hätte. Diese Ansicht drang erfreulicherweise nicht durch. Es hat bis auf den heutigen Tag niemand ernstlich gewagt, die Koalitionsfreiheit der Seeleute anzutasten. Daher hat auch das Geschrei der Seeleute nach Koalitionsfreiheit keinen rechten Sinn. Denn daß es sich dabei nicht um die unsinnige Forderung handelt, die Freiheit der Koalition auf dem einzelnen Schiffe und auf der Reise zu erreichen, ist entschieden und deutlich genug von den Vertretern der Seeleute erklärt worden. Mit demselben Rechte könnte man ja die Koalitionsfreiheit der Marinesoldaten verlangen. Wozu also der Lärm hüben und drüben? — Im Jahre 1899 zählte der Verband bereits acht Mitgliedschaften; die Zahl der Mitglieder stieg von 1514 auf 2125. Zwei Jahre später war die Zahl der Mitglieder auf mehr als 3000, die Zahl der einzelnen Vereine auf 16 gewachsen. Das Vereinsvermögen betrug im Jahre 1901 etwas über 40000 Mk. Im Jahre 1897 wurde ein Fachorgan „Der Seemann" begründet. Anfangs erschien er einmal, später zweimal im Monat. Seine Auflage ist von 1000 allmählich auf mehr als 4000 gestiegen. Außer der Zeitschrift gibt der Seemannsverband jedes Jahr einen Kalender heraus. In dem neuesten Kalender findet sich ein sorgfältig ausgearbeiteter Leitfaden für die neue Seemannsordnung, der in geschickter Auswahl das Wichtigste für den Seemann enthält. Der Erwähnung wert ist der Kommentar, welchen der Kalender zu dem neuen Absatz des § 37 gibt. Nach dieser Bestimmung ist der Schiffsmannschaft, soweit nicht dringende Gründe entgegenstehen, an Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Reede Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienst ihrer Konfession zu geben und der hierzu erforderliche Urlaub zu erteilen. Der Kalender empfiehlt nun, von diesem Rechte tüchtig Gebrauch zu machen, „ob sie (die Seeleute) dann in die Kirche gehen wollen oder nicht, müssen wir

Digitized by Google

natürlich der persönlichen Entscheidung überlassen." Kein Zweifel, es wird sich bald im Hafen ein starkes Verlangen der Seeleute nach Freizeit für Kirchenbesuch bemerkbar machen. Ob aber der Kirchenbesuch der Seeleute sich entsprechend heben wird, ist eine andere Frage. Unsäglich dürftig und lächerlich blutrünstig ist die Auswahl der Gedenktage in dem Seemannskalender: Attentat in Bremen auf Wilhelm II., Minister-Hinrichtung in Peking, Wallenstein ermordet, Polizeirat Rumpf in Frankfurt erdolcht, Ludwig XVI. geköpft, Karl I. von England geköpft, Bombenattentat auf Alexander III., Lincoln ermordet, Struensee und Brand geköpft, Hödel-Attentat auf Wilhelm I., Präsident Carnot ermordet, Attentat auf König Humbert, Heinrich III. von Frankreich erdolcht, Attentat auf Mc. Kinley, Österreichs Kaiserin ermordet; was bezwecken die Führer des Seemannsverbandes, die doch für diesen Leporello-Zettel an Hinrichtungen und Attentaten verantwortlich sind, mit den „revolutionär internationalen" Vorwärts-Velleitäten? Diese Geschmacklosigkeiten sind um so überraschender, weil die beiden Führer Müller und Störmer ohne Frage der Bernstein-Fraktion in der sozialdemokratischen Partei zuzurechnen sind, wie denn überhaupt der Hamburger Arbeiter und Sozialdemokrat den Auffassungen der englischen Tradesunionisten näher steht und dem revolutionären Schnick-Schnack wenig Geschmack abgewinnt. Daß die Reedereien dem Seemannsverbande ablehnend gegenüber stehen, wird denjenigen nicht verwundern, der die in Hamburg besonders schroffen Gegensätze zwischen Unternehmer und Arbeiter kennt.

Für die Stellung des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere Hamburgs zum Seemannsverbande ist von charakteristischer Bedeutung, daß der erstere das Transportunternehmen des letzteren unterstützt. Ferner hat der Offiziersverein während des Streiks der Seeleute im Jahre 1897 zu dem Lohnkampfe öffentlich Stellung zu nehmen mit der Motivierung abgelehnt, daß sonst der Glaube erweckt werden könne, der Verein ergriffe Partei gegen die Streikenden, was aber nicht in seiner Absicht läge, „als ja auch die Lage der Schiffsoffiziere gewiß keine rosige zu nennen sei".

Es ist nicht zu leugnen, daß arge Übertreibungen im „Seemann" vorkommen und daß die Sprache in dieser Zeitschrift oftmals in ein wüstes Geschimpfe ausartet. Dadurch schadet der Verband natürlich den Interessen der Seeleute. Auf der anderen Seite ist der Verband und seine Tätigkeit von hohem ideellen Wert für den Seemannsstand. Er bringt die Seeleute, soweit sein Einfluß reicht, mehr und mehr von dem unheilvollen Hafenleben ab und weckt ihr Verständnis für ihre gemein-

Digitized by Google

schaftlichen Standesinteressen. Vor Jahren ist einmal der Plan erörtert worden, eine Aufsichts- und Beschwerdekommission[1] aus Vertretern der Reedereien und der Seeleute zu bilden, eine Idee, für die besonders der verstorbene Laeisz mit Wärme eingetreten ist, den übrigens ein unvorsichtiges Wort ganz zu Unrecht in den Ruf eines rücksichtslosen, arbeiterfeindlichen Unternehmers gebracht hat. Der Plan ist damals am Widerstande anderer gescheitert. Hoffentlich wird die Idee wieder aufgenommen werden. Nichts wäre geeigneter als das Bestehen einer solchen Kommission, um Härten auszugleichen, wirkliche Schäden abzustellen und vor allem Streiks zu verhüten, die, mögen sie ausfallen, wie sie wollen, stets der deutschen Schiffahrt und somit beiden Parteien Schaden bringen.

[1] Siehe oben S. 192.

Digitized by Google

Die gesundheitlichen Verhältnisse bei den Seeleuten.

Von

Dr. B. Nocht-Hamburg.

Digitized by Google

Die Häufigkeit der Erkrankungen und die Sterblichkeit an Krankheiten unter den Angehörigen der deutschen Handelsflotte kann bis jetzt nur annähernd durch Schätzungen ermittelt werden. Bei den Seemannsämtern werden zwar alle Todesfälle auf deutschen Schiffen gemeldet und die in den größeren deutschen Häfen für die Seuchenabwehr eingerichtete, gesundheitspolizeiliche Überwachung der Seeschiffe ermöglicht es, daß auch alle Erkrankungen, die sich während der Reise auf den einlaufenden Schiffen ereigneten, wie die im Hafen selbst vorkommenden Fälle, zur Kenntnis gelangen. Da aber die große Mehrzahl der Segelschiffe ohne Schiffsarzt fährt, so sind die Angaben über die an Bord während der Reise abgelaufenen Erkrankungen und über die Krankheitstodesfälle nicht sehr zuverlässig, namentlich was die Krankheitsdiagnose anbelangt. Überdies fehlt es an einer Zentralstelle, an der alle diese Fälle gesammelt werden. Erst dadurch könnten sie für die Statistik der gesamten Kauffahrteimarine oder von Teilen derselben genaue Werte ergeben. Wenn die Seeberufsgenossenschaft das Ziel ihrer langjährigen Bestrebungen erreicht und auch die Versorgung der Hinterbliebenen der an Krankheiten verstorbenen Seeleute mit übernommen haben wird, wird dort das statistische Material in der wünschenswerten Vollständigkeit einlaufen und verwertet werden können.

Schätzungen der bisherigen Verhältnisse sind schon verschiedentlich versucht worden. In der in den stenographischen Berichten über die Reichstagsverhandlnngen von 1887 abgedruckten amtlichen Denkschrift über die voraussichtliche Belastung durch die Unfallversicherung der Seeleute ist die Gesamtsterblichkeit in der Hamburger Handelsflotte für die Jahre 1877 bis 1884 auf 21,8 ‰, die Sterblichkeit infolge von Unfällen — einschließlich der Verschollenen — auf 12,32 ‰ berechnet worden. Die jährliche Sterblichkeit an Krankheiten ist mithin auf 21,8 minus 12,32 ‰ d. h. 9,5 ‰ zu schätzen. Für die Jahre 1888 bis 1895 habe ich in einem auf der Kieler Jahresversammlung des Deutschen

Digitized by Google

Vereins für öffentliche Gesundheitspflege im Jahre 1896 gehaltenen Vortrage[1] über die gesundheitlichen Verhältnisse in der Handelsmarine die Sterblichkeit an Krankheiten in der Hamburger Handelsflotte auf Grund der Angaben des Hamburger Seemannsamtes und der Zahl der in den Hamburger Staatskrankenhäusern gestorbenen Seeleute zu schätzen versucht. Die Vervollständigung der Angaben des Seemannsamtes durch die Zahlen der Staatskrankenanstalten wurde notwendig, weil sich aus dem Vergleich der Listen ergab, daß nur etwa 10 % der in Hamburg an Krankheiten verstorbenen deutschen Seeleute dem Hamburger Seemannsamt gemeldet worden waren. Ich kam zu dem Ergebnis, daß die Sterblichkeit in der Hamburger Handelsflotte für die genannten Jahre sicher auf höher als 10 ‰ einzuschätzen ist. Die Krankheitssterblichkeit der gleichaltrig zusammengesetzten männlichen Bevölkerung im Deutschen Reich beträgt nur etwa 9 ‰. Dabei waren in meiner Schätzung die während der Epidemie von 1892 in Hamburg an Cholera verstorbenen Seeleute von Hamburger Schiffen nicht mitgezählt. Auf der anderen Seite muß in Erwägung gezogen werden, daß grade in die Zeit von 1888 bis 1895 mehrere heftige Gelbfieberepidemien in Südamerika fallen, unter denen die deutschen Schiffe schwer zu leiden hatten. Zur Zeit meiner Schätzung war nicht vorauszusehen, daß die Gelbfiebersterblichkeit auf unseren Schiffen sich fortan erheblich erniedrigen würde. Dies ist aber tatsächlich seit 1895 dauernd der Fall gewesen. Die Gesamtsterblichkeit an Krankheiten hat sich deshalb wahrscheinlich bei unseren Seeleuten in den letzten sieben Jahren nicht unerheblich günstiger gestaltet. Man sollte aber nicht vergessen, daß für die Abwehr der Gelbfiebergefahr von unseren Schiffen noch keine sicheren Waffen allgemein eingeführt sind und daß sich deshalb Verheerungen wie 1892 und 1893 auf unseren Schiffen leicht wiederholen können. Namhafte englische und amerikanische Hygieniker machen jetzt schon auf die durch die Eröffnung des Panamakanals zu erwartende Gefahr der Ausbreitung des gelben Fiebers nach Asien und dem Stillen Ozean aufmerksam. In den acht Jahren von 1888 bis 1895 sind von den im Auslande auf deutschen Schiffen an Krankheiten gestorbenen Seeleuten 42 % dem gelben Fieber erlegen. In Rio starben in 99 Tagen auf 47 Segelschiffen mit 368 Mann Besatzung 38 Mann, also mehr als 10 %, auf ein ganzes Jahr berechnet mehr als 30 % der Besatzung an gelbem Fieber. Eine einzige deutsche Reederei verlor in der Epidemie von 1891/92 in Santos 85

[1] Vergl. Deutsche Vierteljahrsschrift f. öff. Gesundheitspflege Bd. XXIX Heft I.

Digitized by Google

Seeleute an dieser Krankheit. Von den übrigen, sogenannten klimatischen oder exotischen Krankheiten kommen für unsere Seeleute hauptsächlich Malaria, Dysenterie und Beriberi in Betracht. Bei der gesundheitspolizeilichen Untersuchung der im Hamburger Hafen verkehrenden Schiffe wurde festgestellt, daß in den letzten sieben Jahren während der Reisen der Schiffe von den eingeschifften Mannschaften erkrankt waren an:

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Malaria	961(12)	807(20)	584(3)	547(27)	404(2)	591(14)	893(28)
Dysenterie	33(5)	23(4)	12(1)	13(2)	10(1)	25(2)	22(0)
Beriberi	17(5)	20(7)	12(4)	39(19)	11(8)	14(8)	45(13)

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Todesfälle.

Als Beriberifälle sind nur Kranke von unzweifelhafter Herkunft aus bekannten Beriberi-Herden gezählt. Die Erkrankten waren mit verschwindenden Ausnahmen Nichteuropäer, meist chinesische Feuerleute von Dampfern. Neben diesen Erkrankungen unzweifelhafter Beriberi kommen und zwar ausschließlich auf Segelschiffen mit langer Reisedauer unter Umständen, die wir noch nicht genau kennen, gehäufte Erkrankungen vor, die mit der echten Beriberikrankheit eine sehr große Ähnlichkeit haben, sich aber für die Fälle, die noch früh genug den krankmachenden Einflüssen des Bordlebens entrückt werden, durch einen leichteren Verlauf davon unterscheiden Während die an echter Beriberikrankheit Leidenden sich auch von leichteren Attacken der Krankheit nur sehr langsam erholen, tritt die Rekonvaleszenz bei der „Segelschiff"-Beriberi meist auffallend rasch ein, sobald die Kranken in gesunde Verhältnisse kommen, so daß oft schon nach einigen Tagen alle Erscheinungen bis auf eine geringe allgemeine Schwäche geschwunden sind. Es gibt aber auch, wenn auch selten, Fälle, die auch für Ärzte, die mit dem Bilde der echten Beriberi vertraut sind, keinerlei Unterschied im Krankheitsbild und im Verlauf aufweisen. Die Krankheit kommt auf allen möglichen Reiserouten und u. a. auch auf solchen vor, die weitab von den bekannten Herden echter Beriberi führen. Diese „Segelschiff"-Beriberi spielt auch auf deutschen Schiffen eine beachtenswerte Rolle. Noch häufiger ist sie auf norwegischen Schiffen. Eine amtliche, eigens für die Untersuchung dieser Vorkommnisse auf norwegischen Schiffen eingesetzte Kommission norwegischer Ärzte hat sich im vorigen Jahre dahin ausgesprochen, daß diese Erkrankungen echte Beriberi sind, und im wesentlichen durch Genuß verdorbenen Konservenfleisches hervorgerufen würden. Häufig kommt es zugleich mit der „Segelschiff"-Beriberi zu Skorbuterkrankungen

Digitized by Google

an Bord der befallenen Schiffe, indem teils bei einzelnen Leuten die Erscheinungen beider Krankheiten gemischt auftreten, teils neben den Beriberikranken echte Skorbutfälle beobachtet werden. Dies deutet im Verein damit, daß die Beriberifälle auf Segelschiffen immer erst nach längerer Reise sich einstellen, darauf hin, daß die Ernährung an Bord bei diesen Erkrankungen, ebenso wie beim Skorbut, in der Tat eine ursächliche Bedeutung hat und daß beide Krankheiten ähnliche Ursachen haben. Eine eingehendere Erörterung dieser Verhältnisse würde hier zu weit abführen. Nur das mag erwähnt werden, daß es nicht immer offenkundige, für Geruch und Geschmack wahrnehmbare Veränderungen des Schiffsproviants sind, über die bei den Massenausbrüchen dieser seltsamen Krankheit auf Segelschiffen geklagt wurde. Auch der längere Genuß einer nur wenig durch Lagern veränderten, eintönigen Nahrung kann zu solchen Erkrankungen führen. Ob es sich dabei um eine Infektion des Proviants durch einen Pilz oder sonstigen Parasiten oder um die Bildung von langsam wirkenden Giften handelt, ist vorläufig ebenso wenig entschieden, wie die Frage, ob in der Tat, wie dies die Ansicht der norwegischen Kommission ist, gerade einer spezifischen Verderbnis animalischer Büchsenkonserven die Schuld an der Krankheit beizumessen ist. Nur darin sind alle Forscher einig, daß das Trinkwasser weder bei der echten Beriberi noch bei der uns besonders interessierenden Segelschiffsberiberi eine ursächliche Rolle spielt und daß es zur Verhütung wesentlich darauf ankommt, die Beköstigung an Bord möglichst abwechslungsreich zu gestalten und tunlichst oft frischen Proviant zu geben.

Wie schon erwähnt, kommt die früher so häufige Skorbutkrankheit auch jetzt noch in der Handelsmarine vor, während sie aus den Kriegsmarinen wenigstens der europäischen Seemächte so gut wie gänzlich verschwunden ist. In den Handelsmarinen sind es ausschließlich noch Segelschiffe, auf denen, abgesehen von ganz seltenen Ausnahmen auf Dampfern, die dann immer nur Einzelfälle darstellen, Skorbut vorkommt und unter Umständen den größten Teil der Besatzung befällt. Auf den Reisen der im Hamburger Hafen verkehrenden Segelschiffe sind vorgekommen:

1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
76 (11)	12 (1)	1	5	12	35 (4)	22

Skorbutfälle mit im ganzen 16 Todesfällen.

Die Krankheit, welche unter der erwachsenen Bevölkerung auf dem Lande die meisten Opfer fordert, die Tuberkulose, ist auch für die Seeleute von sehr großer Bedeutung. Genaue Verhältniszahlen, auf die

Digitized by Google

Menge der Lebenden berechnet, lassen sich zwar für die Erkrankungshäufigkeit und die Sterblichkeit an Tuberkulose bei den Angehörigen der deutschen Handelsflotte vorläufig ebenso wenig ermitteln wie für das allgemeine Krankheits- und Sterblichkeitsverhältnis der Seeleute oder für andere Krankheiten. Auch die bloß annähernde Schätzung der Häufigkeit der Tuberkulose bei den Seeleuten stößt auf große Schwierigkeiten. Die Tuberkulose ist eine chronische Krankheit, die nicht sofort zu völliger Erwerbsunfähigkeit führt, wohl aber bald für den schweren Beruf des seemännischen Arbeiters unfähig macht. Es ist daher anzunehmen, daß viele an Tuberkulose erkrankte Angehörige der Kauffahrteimarine schon im Anfang ihrer Erkrankung den seemännischen Beruf aufgeben und sich eine leichtere Beschäftigung suchen. In der Statistik der Todesursachen werden sie dann bei anderen Berufsarten mitgezählt. Auf ähnliche Weise gehen die aus den Krankenhäusern der Hafenstädte ungeheilt entlassenen und in die binnenländische Heimat abgereisten, tuberkulösen Seeleute für die Statistik verloren. Auch aus den Meldungen der ankommenden Schiffe und den Zugangslisten der Krankenhäuser der Hafenstädte gewinnt man kein richtiges Bild über die Verbreitung der Tuberkulose unter den Seeleuten, da die Krankheit häufig erst nach längerer Beobachtung erkannt wird. Es gibt aber sehr beachtenswerte indirekte Hinweise, die darauf deuten, daß die Tuberkulose auch unter den Angehörigen der Handelsmarine auffallend stark verbreitet ist. In Frankreich hat Rochard schon 1855 auf den schädlichen Einfluß des Seelebens für den Ausbruch und Verlauf der Lungenschwindsucht hingewiesen und an der Hand der Statistik gezeigt, daß der Seemannsberuf „zu denjenigen gehört, die der Lungenschwindsucht mit den stärksten Tribut zahlen." Seitdem hat man in Frankreich die Verhältnisse mit Aufmerksamkeit weiter verfolgt. Bis in die neueste Zeit hinein bestätigen die Autoren einstimmig die Ansicht Rochards. Die allgemeine Sterblichkeit in der französischen Kriegsmarine betrug nach Vincent[1] in den Jahren 1890 bis 1896 11 ‰, die Sterblichkeit an Tuberkulose 3 ‰. Dabei darf nicht vergessen werden, daß jährlich eine sehr große Menge tuberkulöser Seeleute als dienstunbrauchbar aus der Kriegsmarine vorzeitig entlassen werden. Ungefähr der vierte Teil aller Dienstunbrauchbaren scheidet aus der französischen Marine wegen Tuberkulose aus. Im Februarheft 1903 des „Archives de Médic. Navale" berichtet Couteaud von einem gehäuften Ausbruch der Krankheit an

[1] Archives de Méd. Navale 1899 Bd. 61.

Digitized by Google

Bord eines Kriegsschiffes, nach seiner Ansicht infolge der Einschiffung tuberkulöser Aspiranten. In 20 Monaten zählte man bei einer Besatzung von 460 Personen 40 Tuberkulose. Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt in einer eingehenden Statistik Knorre für die russische Marine. Im Zeitraume von neun Jahren wurden im Marinehospital des Kronstädter Hafens 1112 Untermilitärs an Lungentuberkulose behandelt. 404 starben, während alle anderen Krankheiten zusammen nur 456 Todesfälle im Gefolge hatten. An Tuberkulose allein wurden halbsoviele dienstunfähig als an allen anderen Krankheiten zusammengenommen. Trotzdem die deutsche Kriegsmarine viel günstigere Zahlen aufweist als die französische und russische, bleibt die Tuberkulose in der deutschen Marine dauernd häufiger als in der Armee.

Es erkrankten an Lungentuberkulose:

	in der Armee[1] (preußische, sächsische und württembergische Armee)	in der Marine[1]
	‰ der „Iststärke"	‰ der „Iststärke"
1887/88	2,3	3,9
1888/89	2,4	3,8
1889/90	2,4	4,3
1890/91	2,4	4,6
1891/92	2,9	3,4
1892/93	2,2	3,3
1893/94	2,0	2,6
1894/95	2,1	
1895/96	2,2	3,6
1896/97	2,0	
1897/98	1,6	2,51

Es starben an Lungentuberkulose:

	in der deutschen Armee[1]		in der Marine[2]
	‰		‰
1890/91	0,42	1889/91	1,00
1891/92	0,45		0,63
1892/93	0,35		
1893/94	0,26		0,5
1894/95	0,29		
1895/96	0,32	1895/97	0,5

[1] Die Lungentuberkulose in der Armee, bearbeitet in der Mediz. Abteilung des Kgl. Preuß. Kriegsministeriums. Veröff. aus d. Gebiete d. Militärsanitätswesens Heft 14, Berlin 1899.

[2] Statist. Sanitätsberichte über die Kais. Deutsche Marine. Bearb. von der Mediz. Abtlg. des Reichsmarineamts.

Digitized by Google

Die Auslese der Rekruten wird in der Marine mit derselben Sorgfalt und in Bezug auf die Tuberkulose nach denselben Gesichtspunkten wie in der Armee vorgenommen. Wenn trotzdem dauernd in der Marine mehr Leute an Tuberkulose erkranken als in der Armee, so wird man den Grund hierfür in dem Einfluß des Marinedienstes suchen müssen. Und wenn sich dieser Einfluß trotz der sorgfältigen Beachtung aller irgend mit dem Dienste vereinbaren hygienischen Anforderungen in der Kriegsmarine unverkennbar zeigt, wird man für die Handelsmarine eine noch stärkere Einwirkung davon erwarten müssen.

Alles dies vorausgeschickt, wird es erlaubt sein, sich mangels der Möglichkeit der direkten Ermittelung der Häufigkeit der Tuberkulose unter den Seeleuten der Handelsmarine ein annäherndes Urteil über diese Verhältnisse zu bilden aus dem Anteil, den die Schwindsüchtigkeitsfälle der Seeleute in einem größeren Hafen an der gesamten Zahl der Sterbefälle der Angehörigen der Handelsflotte in demselben Hafen haben. Für sich allein kann allerdings eine solche Berechnung zu irrtümlichen Ansichten Veranlassung geben, da das Verhältnis der Tuberkulosetodesfälle zu allen übrigen Todesfällen von anderen Krankheiten und Todesursachen, die mit Tuberkulose gar nichts zu tun haben, unter Umständen wesentlich beeinflußt werden kann. Während einer Choleraepidemie z. B. wird das Verhältnis der an Tuberkulose Gestorbenen zur Summe aller Todesfälle ein sehr günstiges sein; umgekehrt wird zu Zeiten, in denen akute Infektionskrankheiten nur eine untergeordnete Rolle spielen, die Tuberkulosesterblichkeit höher erscheinen. Die Seeleute von den im Hamburger Hafen verkehrenden Schiffen erkranken und sterben nun in der Tat nicht unwesentlich zahlreicher an einigen akuten Infektionskrankheiten als die gleichaltrige hiesige städtische Bevölkerung. Abgesehen von exotischen Krankheiten, wie Beriberi, denen auch in Hamburg jährlich regelmäßig eine Anzahl von farbigen Seeleuten zum Opfer fällt, während unsere Landbewohner durchaus davon verschont sind, ist es besonders der Typhus, den die Seeleute verhältnismäßig häufig vom Auslande mitbringen und dem sie hier erliegen. In der Stadt Hamburg ist der Typhus viel seltener als auf den Schiffen und im Hafen. Durch die Todesfälle an diesen Krankheiten wird der Anteil der Tuberkulose an der Summe der Todesfälle der Seeleute im Vergleich zu der städtischen Bevölkerung zwar herabgedrückt, indessen dürften diese Zahlen keine sehr große Rolle spielen und können vernachlässigt werden. Dagegen müssen die tödlichen Unfälle und Selbstmorde ausgeschaltet werden. Die Sterblichkeit der Seeleute an Unfällen und Selbstmord beträgt im Hamburger Hafen 27 % aller

Digitized by Google

Sterbefälle von Seeleuten. Die Sterblichkeit der Seeleute an irgend einer Krankheit würde also im Verhältnis zu der die Unfälle einschließenden Gesamtsumme aller Todesfälle von Seeleuten bei dem Vergleich mit der Landbevölkerung, bei der der Tod infolge von Unfällen nur eine untergeordnete Rolle spielt, viel zu niedrig erscheinen. Es dürfen deshalb die Todesfälle an Unfällen und Selbstmord weder bei den Seeleuten noch bei der Landbevölkerung mitgezählt werden.

In gegebener Veranlassung habe ich die Zahl der in Hamburg an Tuberkulose gestorbenen Seeleute im Verhältnis zu der Gesamtzahl aller in Hamburg gestorbenen Seeleute — abgesehen von den Unfalltodesfällen — berechnet und mit den entsprechenden Zahlen der hamburgischen, städtischen und der Gesamtbevölkerung im Deutschen Reich verglichen. Beiderseits sind nur die im Alter zwischen 15 und 60 Jahren Gestorbenen berücksichtigt worden, weil es keine Seeleute gibt, die jünger als 15 Jahre sind und weil die über 60 Jahre alten Männer, die nach der Todeszählkarte einem seemännischen Beruf angehört haben, mit verschwindenden Ausnahmen diesen Beruf schon längere Zeit vor ihrem Tode nicht mehr ausgeübt haben, da es nach den Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft wie nach meinen eigenen Erfahrungen aktive Seeleute, die über 60 Jahre alt sind, kaum gibt.

In Hamburg vorgekommene Todesfälle von Seeleuten im Alter zwischen 15 und 60 Jahren:

Jahr	a. Gesamtsumme	b. Unfälle und Selbstmord	c. bleiben übrig a minus b	d. hiervon starben an Tuberkulose der Lungen und anderer Organe	Von 100 nicht an Unfällen oder durch Selbstmord gestorbenen Seeleuten starben an Tuberkulose
1896	129	31	98	41	41,8
1897	128	35	93	35	37,6
1898	122	35	87	27	31,0
1899	137	30	107	36	33,6
1900	109	33	76	35	46,0
1901	123	31	92	38	37,4
Summa	748	195	553	212	38,3

Zum Vergleich mit anderen Bevölkerungsklassen lassen sich die von Rahts in den medizinalstatistischen Mitteilungen aus dem Kaiserlichen Gesundheitsamte veröffentlichten Zahlen über die Todesursachen im Deutschen Reich und den Einzelstaaten und Verwaltungsbezirken be-

Digitized by Google

nutzen. Diese Statistik ist allerdings erst bis zum Jahre 1898 fortgesetzt. Es können also den Jahren nach nur die Jahrgänge 1896—98 verglichen werden. Von den allgemeinen dort gegebenen Zahlen kommen m. A. nach am meisten für einen Vergleich in Betracht die Angaben für das Deutsche Reich, für Preußen, für Hamburg und für die Hamburg benachbarte Provinz Schleswig-Holstein.

Es erlagen von 100 im Alter zwischen 15 und 60 Jahren Gestorbenen — abzüglich der tödlichen Verunglückungen und Selbstmord — an Tuberkulose in den Jahren 1896—1898:

Jahr	im Deutschen Reich	in Preußen	in Hamburg (Stadt)	in Schleswig-Holstein	von Seeleuten im Hamburger Hafen
1896	35,30	34,31	37,19	34,49	41,80
1897	35,32	34,24	35,32	36,56	37,60
1898	33,86	32,78	32,57	33,98	31,—
im Durchschnitt von 3 Jahren	34,63	33,60	35,03	35,01	37,—

Wenn man den sechsjährigen, allerdings nicht den gleichen Jahren angehörigen Durchschnitt der Sterbefälle für die Seeleute und für die Landbevölkerung vergleicht, so ergibt sich, daß für die Zeit von 1893—98 von 100 im Alter zwischen 15—60 Jahren Gestorbenen — abzüglich der tödlichen Unfälle und Selbstmorde — der Tuberkulose erlagen:

im Deutschen Reich	in Preußen	in Hamburg (Stadt)	in Schleswig-Holstein	von den Seeleuten im Hamburger Hafen 1896–1901
35,45	34,40	35,30	35,60	38,30

In jedem Fall ist die Sterblichkeitsquote der Tuberkulose bei den Seeleuten höher als bei der verglichenen allgemeinen Landbevölkerung.

Die Schlüsse, die ich aus diesem Vergleich gezogen habe, sind mehrfach[1] angegriffen worden, weil die Zeit, auf die sich diese Statistik bezieht, zu kurz und die gesammelten Zahlen zu klein seien und weil der Unterschied des Verhältnisses der an Tuberkulose gestorbenen Seeleute gegenüber denen der Landbevölkerung zu gering sei. Mangels jeder andern Statistik dürften indessen die Ergebnisse einer sechsjährigen Beobachtungsperiode für besser als gar nichts und immerhin als beachtens-

[1] Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1902.

Digitized by Google

wert gelten. Was den geringen Unterschied der Sterblichkeitsquote der Tuberkulose bei den Seeleuten im Vergleich zur Landbevölkerung anlangt, so hat die veröffentlichte Kritik nicht berücksichtigt, daß meine Zahlen ein wesentlich anderes Gesicht bekommen, wenn man die Seeleute nach einzelnen Berufsarten sondert. Ich habe die mir gemeldeten Todesfälle in fünf Abteilungen geteilt, je nachdem sie Kapitäne und Steuerleute (I), Maschinisten (II) oder das niedere, seemännische Personal (Bootsleute, Matrosen, Leichtmatrosen, Schiffsjungen u. dergl.) (III), oder unteres Maschinenpersonal (Heizer, Schmierer, Donkeyleute, Trimmer) (IV), oder das Aufwarteperſonal (Köche und Stewards) (V) betrafen.

Unter den in Hamburg in den Jahren 1896—1901 gestorbenen Seeleuten im Alter von 15—60 Jahren befanden sich:

	I. Kapitäne, Steuerleute,	II. Maschinisten	III. Bootsleute, Matrosen, Leichtmatrosen, Schiffsjungen	IV. Donkeyleute, Schmierer, Heizer, Trimmer	V. Köche und Stewards
a)	76	74	321	171	106
b) hiervon starben an Unfällen und Selbstmord	14	18	97	48	18
bleiben übrig	62	56	224	123	88
hiervon starben an Tuberkulose	11	19	94	45	43

Es starben von je 100 in jeder einzelnen Kategorie Gestorbenen — abzüglich der Unfälle und Selbstmorde — an Tuberkulose:

von je 100	I. Kapitänen, Steuerleuten,	II. Maschinisten	III. Bootsleuten, Matrosen, Leichtmatrosen, Schiffsjungen	IV. Donkeyleuten, Schmierern, Heizern, Trimmern	V. Köchen und Stewards
	17,7	33,9	42,0	36,8	48,9

Die einzelnen Kategorien leiden also sehr ungleichmäßig unter der Tuberkulose, am wenigsten werden von dieser Krankheit heimgesucht die Kapitäne und Steuerleute; die Quote für die Maschinisten und das niedere Maschinenpersonal entspricht ungefähr der Beteiligung der Tuberkulose an der allgemeinen Sterblichkeit im Deutschen Reiche. In unerwartet auffälliger Höhe fordert aber die Tuberkulose ihre Opfer unter

Digitized by Google

dem niederen seemännischen Personal und unter den Köchen und Stewards.

Der Berufsklasse der Köche und Stewards entsprechen bei der Landbevölkerung die Kellner. Wie Cornet (Die Tuberkulose, Wien 1899) angibt, erlagen nach den aus mehreren Jahren zusammengestellten Todeslisten einiger Ortskranken- und Sterbekassen, von 259 Todesfällen bei Kellnern 117, d. i. 45 %, der Tuberkulose. Die Tuberkulosequote der Köche und Stewards unserer Handelsschiffe ist also noch höher als die der Kellner in einer Großstadt.

Von anderer Seite ist darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Altersverteilung der Seeleute innerhalb der Grenzen von 15—60 Jahren doch wesentlich anders sei, als die der Landbevölkerung und daß man deshalb die von mir gegebenen Zahlen, da sie diese Verteilung nicht unberücksichtigt lassen, nicht miteinander vergleichen dürfe. So entfielen bei der Berufszählung von 1895 von den damals in Hamburg anwesenden Seeleuten auf das Alter:

von 15—20 Jahren	von 20—40 Jahren	von 40—60 Jahren
11,1 %	68,6 %	20,3 %

Von der männlichen Bevölkerung überhaupt entfielen auf das gleiche Alter

14,0 %	56,5 %	29,5 %

Da nun die Sterbefälle an Schwindsucht in ihrem Verhältnis zu allen übrigen Sterbefällen mit dem Alter wechseln und ihr Anteil vom 15. bis 50. Jahre steige und für das Alter von 20—40 Jahren sehr viel höher sei als für das Alter von 15—20 resp. 40—60 Jahren (46 % gegenüber 36 % und 25 %), so erkläre sich schon hieraus allein das ungünstige Verhältnis der Schwindsuchtssterbefälle der Seeleute. Wenn aber der andern Altersverteilung der Seeleute in der Tat ein so großer Einfluß zukäme, müßte sich dies m. A. nach bei den wohl ungefähr aus gleichen Altersstufen zusammengesetzten Kategorien der Matrosen (III), der Heizer usw. (IV) und der Stewards (V) in gleicher Weise äußern. Die außerordentlich großen Unterschiede zwischen diesen drei Kategorien sind jedenfalls durch den Einfluß der Altersgruppierung nicht zu erklären. Überdies ist mehrfach (Seeberufsgenossenschaft; Reincke, Die Gesundheitsverhältnisse Hamburgs im 19. Jahrhundert; Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt u. a. m.) darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Berufszählungen gerade für die Seeleute keine brauchbaren Zahlengrundlagen geben, weil die See- und Küstenschiffer zusammengeworfen werden, und weil nur die zufällig anwesenden gezählt werden können, und weil ferner die an Bord als

Digitized by Google

Zimmerleute, Segelmacher, Bäcker und sonst als Handwerker beschäftigten Personen zum Teil in diesen Berufsarten, nicht aber als Seeleute gezählt werden. Die Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft dürfen ein besser zutreffendes Bild von der Altersverteilung der Seeleute geben. Darnach standen 1895 von 38 000 deutschen Seeleuten im Alter

von 15—20 Jahren	von 20—40 Jahren	von 40—60 Jahren
20,0 %	60,4 %	18,0 %

Die Altersklasse von 20—40 Jahren, bei welcher allgemein der Anteil der Tuberkulose an der Gesamtzahl der Todesfälle am höchsten ausfällt, ist darnach bei den Seeleuten nicht so sehr wesentlich zahlreicher vertreten als bei der Landbevölkerung, und umgekehrt zählen die Altersklassen von 15—20 und von 40—60 Jahren, die allgemein eine geringere Sterblichkeit an Tuberkulose haben, bei den Seeleuten verhältnismäßig mehr Individuen. Bei den Seeleuten der Altersklasse von 15—20 Jahren scheint übrigens die Tuberkulose einen wesentlich höheren Anteil an der allgemeinen Sterblichkeit als bei der übrigen Bevölkerung zu haben.

Es kommen auf 100 Todesfälle überhaupt in der allgemeinen männlichen Bevölkerung zwischen 15 und 60 Jahren auf das Alter

von 15—20 Jahren	von 20—40 Jahren	von 40—60 Jahren
36 %	45 %	25 %

Tuberkulosefälle. Bei den Seeleuten kommen nach meinen Listen auf die gleichen Altersklassen:

44 %	46 %	23 %
bei den Matrosen usw. (III):		
38,5 %	45 %	37 %
bei den Heizern usw. (IV):		
30 %	43 %	17 %
bei den Stewards (V):		
75 %	60 %	26 %

Allerdings werden bei dieser weitergehenden Gruppierung die diesen Prozentwerten zu Grunde liegenden absoluten Zahlen immer kleiner und damit zufällige Einflüsse immer größer. Immerhin wird man, auch wenn an der unwahrscheinlichen Annahme festgehalten wird, daß die durch die Berufszählung von 1895 ermittelte Altersgruppierung der Seeleute den wirklichen Verhältnissen besser entspricht als die Ermittlungen der Seeberufsgenossenschaft, aus meinen Zahlen zum mindesten schließen dürfen, daß der erhöhte Anteil der Tuberkulose in der allgemeinen Sterblichkeit der Seeleute gegenüber den Verhältnissen bei der Landbevölkerung nur

Digitized by Google

zum kleineren Teile durch eine etwa abweichende Altersverteilung bei den Seeleuten bedingt wird, sondern vorzugsweise dadurch, daß die Tuberkulose als Todesursache bei den Matrosen usw. (III) und Stewards usw. (V) im jugendlichen Alter von 15—20 Jahren eine auffallend große Rolle spielt. Ob diese Leute den Keim zur Tuberkulose in der Mehrzahl schon ins Seeleben mitgebracht oder erst an Bord erworben haben, wird schwer zu entscheiden sein. Die erstere Annahme hat sehr viel Wahrscheinlichkeit für sich, weil die Tuberkulose im allgemeinen mehrere Jahre zu ihrem Verlaufe bis zum Tode braucht. Andererseits sollte man annehmen, daß mindestens in der Matrosenklasse die überwiegende Zahl der neueintretenden Schiffsjungen, Leichtmatrosen usw. tuberkulosefreie Leute sind. Es ist allgemein bekannt, daß der im engeren Sinne seemännische Beruf der Matrosen eine starke Konstitution erfordert, und man sollte deshalb erwarten, daß ihn nur besonders kräftige Leute ergreifen.

Da nach der neuen Seemannsordnung die Seeleute vor der Anmusterung ärztlich untersucht und deshalb wahrscheinlich Tuberkulöse oder dieser Krankheit Verdächtige in viel geringerer Zahl als bisher angemustert werden, wird es sich bald zeigen, ob diese Maßregel, wie es mir sehr wahrscheinlich ist, die Zahl der Tuberkulosetodesfälle in der deutschen Handelsflotte erheblich herabdrücken wird. In der Kriegsmarine äußert sich diese Wirkung einer besonders sorgfältigen Auslese der für die Auslandschiffe bestimmten Mannschaften schon seit Jahren.

Außer den exotischen Infektionskrankheiten und der Tuberkulose hat der Hitzschlag als Krankheits- und als Todesursache bei den Seeleuten der Handelsmarine eine besondere Bedeutung. Die hierher gehörigen Leiden und Verluste werden nur in der Minderzahl durch die direkte Wirkung der Tropensonne oder eines heißeren Klimas verursacht, die Mehrzahl kommt in den Maschinen- und in den Kessel- und Kohlenräumen der Dampfer zu stande. In meinem schon erwähnten Kieler Antrage habe ich ausgeführt, daß man die als Hitzschlag, Herzschlag, Gehirnschlag bei den Seemannsämtern gemeldeten Todesfälle als zu einer Gruppe gehörig betrachten muß und daß die größte Mehrzahl dieser Todesfälle, auch wenn sie nicht ausdrücklich als Hitzschlag bezeichnet, doch als Hitzewirkung aufzufassen sind. Darauf deutet auch die hohe Beteiligung des Maschinenpersonals an diesen Todesfällen. In den Jahren 1888—1895 machte diese Hitzschlaggruppe 10 % aller hier gemeldeten Krankheiten von Seeleuten aus und von den in den letzten 10 Jahren beim Hamburger Seemannsamt gemeldeten Todesfällen an Krankheiten wurden 12 % (116 von insgesamt 975 Todesfällen) durch

Digitized by Google

in diese Gruppe gehörige Fälle verursacht. Die Bremer und Hamburger Handelsflotte war in der ersten Hälfte der neunziger Jahre ungefähr so zusammengesetzt, daß auf 100 Seeleute 37 Matrosen, 18 Feuerleute, Heizer und Kohlenzieher, 16 Stewards und Köche und 29 von der übrigen Besatzung entfielen. Von 100 Hitzschlagtodesfällen kamen aber in den Jahren 1888—1895 48 auf Feuerleute. Von 14 in den letzten 3 Jahren beim Hamburger Seeamt verhandelten Fällen von Hitzschlag betrafen 12 das Heizerpersonal. Es sind durchaus nicht immer exzessiv hohe Temperaturen, die den gefährlichen Symptomenkomplex des Hitzschlages hervorrufen, er stellt sich bei hoher Luftfeuchtigkeit und mangelnder Luftbewegung auch schon bei relativ niedrigen Temperaturgraden ein und wird z. B. in den Heizräumen von Dampfern oft schon bei Temperaturen zwischen 30° und 35° beobachtet. Bei ungünstiger Ventilation im Heizraum kommen gehäufte Hitzschlagfälle an Bord von Dampfern im Sommer auch in unseren Breiten vor und ebenso gefürchtet wie das Rote Meer ist bei den Maschinisten und Heizern im Sommer der Golfstrom, namentlich auf den Heimreisen der transatlantischen Dampfer. Die individuelle Widerstandsfähigkeit spielt allerdings dabei auch eine Rolle. Alkoholiker, Leute mit schwachem Herzen, fette Leute und nicht an schwere Arbeit gewöhnte erliegen viel leichter als straffe, gesunde Naturen. Im allgemeinen aber wird man, je besser die Heizräume eines Dampfers ventiliert sind und je sicherer die Ventilation auch bei widrigen Umständen wirkt, auch um so seltener Hitzschlagfälle beim niederen Maschinenpersonal erleben. Übrigens erkranken auch farbige Heizer gar nicht so selten an Hitzschlag. So finden sich unter 12 Hitzschlagtodesfällen von Heizern, die in den letzten 3 Jahren beim Hamburger Seeamt verhandelt sind, 3 Todesfälle von farbigen Feuerleuten.

Mit den Hitzschlagfällen aus dem Dienst vor den Feuern hängt u. A. nach die bekannte, auffallende Häufigkeit der Selbstmorde unter den Feuerleuten eng zusammen. Als Erwiderung auf einen — nicht in die Öffentlichkeit gelangten — Bericht der Technischen Kommission für Seeschiffahrt, welche vom Reichsamt des Innern im Jahre 1897 zur Erörterung der Frage der Selbstmorde unter den Feuerleuten zusammenberufen worden war, hat die Seeberufsgenossenschaft im Jahre 1898 einen statistischen Bericht der Öffentlichkeit übergeben, der die Selbstmordfälle von 10 Jahren (1888—1897) umfaßt und sehr wertvolles Material zu der Frage enthält. In vielen Fällen ist der Vorgang des Selbstmordes (meist Überbordspringen) nicht direkt beobachtet, sondern man konnte nur das Verschwinden einzelner Leute nachträglich

Digitized by Google

feststellen. Die so Vermißten sind von der Seeberufsgenossenschaft mit Recht den Selbstmördern zugerechnet worden. Ein kleiner Teil davon mag durch Unglücksfälle abhanden gekommen sein, für die große Mehrzahl machen es die begleitenden Umstände mehr als wahrscheinlich, daß es sich in der Tat um Selbstmord gehandelt hat.

Nach den Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft (Bericht S. 3) sind in den 10 Jahren 1888—1897 folgende Selbstmorde vorgekommen:

		Die jährliche Selbstmordzahl betrug durchschnittlich
a) auf Dampfschiffen:		
1. beim Deckpersonal (Schiffer, Seeleute, Bootsleute, Zimmerleute, Bestmänner, Steurer, Matrosen, Segelmacher, Netzmacher, Leichtmatrosen, Jungen)	42	0,46 ‰ [1]
2. beim Maschinenpersonal (Maschinisten, Assistenten, Kesselschmiede, Elektriker, Oberheizer, Heizer, Schmierer, Donkeyleute, Lagermeister, Kohlenzieher)	224	2,59 ‰
3. beim Aufwarteperſonal (Verwalter, Ärzte, Zahlmeister, Köche, Stewards, Aufwäscher, Arztgehilfen, Bäcker, Barbiere, Stewardessen u. a.	308	1,39 ‰
b) auf Segelschiffen:		
4. gesamte Besatzung	341	0,23 ‰

Da die jährliche Selbstmordfrequenz unter der gleichaltrigen männlichen Bevölkerung ungefähr 0,46 ‰ beträgt, so ist nach der Seeberufsgenossenschaft die Selbstmordfrequenz

bei der Segelschiffbesatzung nur halb so groß	0,23 ‰
bei dem Deckpersonal auf Dampfern gleich groß	0,46 „
bei dem Aufwarteperſonal doppelt so groß	0,96 „
bei dem Maschinenpersonal fünfeinhalbmal so groß	2,59 „
bei den Oberheizern, Heizern und Schmierern doppelt so groß	1,05 „
bei den Kohlenziehern zwanzigmal so groß	9,24 „

Das Verhältnis der auf unaufgeklärte Weise verschwundenen Leute betrug auf 1000 Mann

bei der Segelschiffbesatzung	0,03 ‰
beim Deckpersonal auf Dampfern	0,26 „
beim Aufwarteperſonal	0,34 „
beim Maschinenpersonal	1,37 „
davon bei Heizern	0,55 „
bei Kohlenziehern	4,99 „

Die meisten Vermißten stellen die Kohlenzieher, die auch die größte Zahl der unzweifelhaften Selbstmorde aufweisen.

[1] D. ist auf 1000 Mann jeder Kategorie von Seeleuten.

Digitized by Google

Die jährliche Selbstmordquote beträgt nach dem Bericht bei den Feuerleuten

auf Hamburger Dampfern	3,83 ‰
auf Bremer Dampfern.	5,70 „

Aus der Erörterung dieser Zahlen und weiteren statistischen Angaben suchte nun die Seeberufsgenossenschaft u. a. zu beweisen, daß die auffallend hohe Selbstmordfrequenz der Feuerleute auf den Dampfern nicht in den Betriebsverhältnissen ihren Grund hat, sondern darin, daß sehr viele ungeschulte und ungeeignete Leute zu dem schweren Dienst vor den Feuern eingestellt werden müssen. Dies sei aber nicht zu umgehen, weil gerade auf den Dampfern so viele Desertionen vorkommen. Die durch die Deserteure entstandenen Lücken müssen während des kurzen Aufenthalts in fremden Häfen ausgefüllt und es muß alles, was sich bietet und nur einigermaßen tauglich erscheint, genommen werden. Wo die meisten Feuerleute desertieren, d. i. in der Nordamerikafahrt, kämen auch die meisten Selbstmorde vor. Die Selbstmorde sind also nach der Beweisführung der Seeberufsgenossenschaft im Grunde eine Folge der vielen Desertionen an Bord. Können aber nicht die beiden Erscheinungen einen anderen Zusammenhang, als die von Ursache und Wirkung haben? Können sie nicht z. B. gleiche Ursachen haben? Jedenfalls wird es bei der Wichtigkeit dieser Frage für die Verhütung des Selbstmordes angebracht sein, das in dem Bericht der Seeberufsgenossenschaft angewandte Beweisverfahren sich näher anzusehen.

Um zu beweisen, daß verhältnismäßig die häufigsten Selbstmorde in der Nordamerikafahrt, auf welche auch die meisten Desertionen entfallen, zu verzeichnen sind, stellt der Bericht die Anzahl der auf den verschiedenen Routen vorgekommenen Selbstmorde der Zahl der in einem Jahre und der im Berichtszeitraum überhaupt ausgeführten Reisen nach den verschiedenen Gegenden gegenüber (Bericht S. 13—15). Aus diesen Zahlen wird berechnet, wie lange durchschnittlich ein Dampfer fahren kann, ehe ein Feuermann an Bord Selbstmord begeht. Danach wird die Häufigkeit der Selbstmorde bemessen. Es hätte zu verläßlicheren Ergebnissen geführt, wenn die relative Selbstmordhäufigkeit direkt aus der durchschnittlichen Stärke der Bemannung mit Feuerleuten auf allen in Frage kommenden Dampfern und der Zahl und Dauer aller Reisen berechnet worden wäre. Hierfür fehlte es aber wohl an genügenden vollständigen Angaben. Das summarische Verfahren der Seeberufsgenossenschaft könnte, da es sich nur um Vergleichswerte handelt, für ausreichend angesehen werden, wenn dabei alle in betracht kommenden Umstände in

Digitized by Google

gleicher Weise berücksichtigt worden wären. Dies ist aber nicht geschehen. Die Vergleichszahlen für die Selbstmordhäufigkeit sind errechnet aus der absoluten Zahl der Selbstmorde auf den verschiedenen Reisen, aus der Zahl der in die verschiedenen Fahrten eingestellten Dampfer und der Dauer der einzelnen Reisen. Nicht berücksichtigt ist aber die Verschiedenheit der Besatzungszahlen. Die Zahlen der Seeberufsgenossenschaft gelten nur unter der Voraussetzung, daß jeder Dampfer dieselbe Anzahl von Feuerleuten an Bord hat. Ich habe mich nach dem Erscheinen des Berichtes an den damaligen ersten Beamten der Seeberufsgenossenschaft mit der Bitte gewandt, mir ein Verzeichnis der Kopfstärke der Feuerleute auf sämtlichen Dampfern der 30 Reedereien, in deren Betrieben Selbstmorde vorgekommen waren, zukommen zu lassen. Diesem Wunsche ist in bereitwilligster Weise entsprochen worden. Ich habe die Zahlen auch der Dampfer der genannten Reedereien erhalten, die keine Feuerleute während der Berichtszeit verloren hatten. Ferner ist die Reiselinie, in der jeder Dampfer verwandt worden war und die Anzahl der Jahre, die er während des Berichtszeitraumes zur Reederei gehörte, angegeben.

Die Unterschiede in der Kopfzahl der Feuerleute sind nun auf den verschiedenen Routen außerordentlich groß. So fuhr der damals größte Nordamerikadampfer „Kaiser Wilhelm der Große" mit 182 Feuerleuten, der größte Ostasiendampfer aber nur mit 47 Feuerleuten. Die Durchschnittszahl der Feuerleute an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd betrug in der Berichtszeit in der Nordamerikafahrt 45, in der Ostasienfahrt aber nur 22,6. Die nach Ostindien fahrenden „Hansa"dampfer hatten durchschnittlich 22 (fertige) Feuerleute, die nach Amerika fahrenden „Hansa"dampfer nur 7 Feuerleute. Bei der Hamburg-Amerika-Linie findet sich auf den nur nach Nordamerika gehenden 19 Dampfern, die für den Bericht der Seeberufsgenossenschaft verwertet sind, ungefähr dieselbe Durchschnittszahl an Feuerleuten wie beim Lloyd (43 Köpfe), die nach Mittelamerika gehenden Dampfer der Reederei hatten aber durchschnittlich nur 14 Feuerleute an Bord. Aus den mir von der Seeberufsgenossenschaft zur Verfügung gestellten Listen habe ich die Durchschnittszahlen der Feuerleute in den verschiedenen Routen berechnet und gefunden, daß bei den von der Seeberufsgenossenschaft auf Seite 14 und 18 ihres Berichtes näher bezeichneten Reisen die Durchschnittszahl der Feuerleute eines Dampfers betrug:

bei den nach Nordamerika fahrenden Dampfern	29,2
bei den nach Mittel- und Südamerika fahrenden Dampfern	12,8
bei den nach Ostasien fahrenden Dampfern.	18,7

Digitized by Google

bei den nach Australien fahrenden Dampfern	18,0
bei den nach Ostafrika fahrenden Dampfern	12,4
bei den nach Westafrika fahrenden Dampfern	9,7
bei den durch das Rote Meer (S. 18) fahrenden Dampfern	19,7

Nach der Berechnung der Seeberufsgenossenschaft, die ohne Berücksichtigung dieser verschiedenen Besatzungsstärke der Feuerleute ausgeführt ist (S. 15 des Berichts), muß ein Dampfer, bevor ein Selbstmord von Feuerleuten an Bord vorkommt, fahren:

nach Nordamerika.	5½ Jahre
nach Süd- oder Mittelamerika	18 „
nach Ostasien.	8 „
nach Australien	9½ „
nach Ostafrika	18 „
nach Westafrika.	26 „

ferner mit weißen Feuerleuten

durch das Rote Meer (S. 18)	6½ Jahre

Diese Zahlen können erst dann miteinander verglichen werden, wenn sie auf gleich starke Besatzungen mit Feuerleuten bezogen werden. Nehmen wir an, daß alle Dampfer dieselbe durchschnittliche Besatzungsstärke gehabt hätten, wie die in der Nordamerikafahrt beschäftigten, also 29,2 Köpfe, so würde, ehe ein Feuermann an Bord Selbstmord begeht, ein Dampfer fahren müssen:

nach Nordamerika	$\frac{5\frac{1}{2} \cdot 29{,}2}{29{,}2}$	= 5½ Jahre
nach Südamerika	$\frac{18 \cdot 12{,}8}{29{,}2}$	= 7,9 „
nach Ostasien	$\frac{8 \cdot 18{,}7}{29{,}2}$	= 5,1 „
nach Australien	$\frac{9\frac{1}{2} \cdot 18}{29{,}2}$	= 5,9 „
nach Ostafrika	$\frac{18 \cdot 12{,}4}{29{,}2}$	= 7,7 „
nach Westafrika	$\frac{26 \cdot 9{,}7}{29{,}2}$	= 8,6 „
durch das Rote Meer mit weißen Feuerleuten	$\frac{6\frac{1}{2} \cdot 19{,}7}{29{,}2}$	= 4,4 „

Es fällt bei diesen Zahlen zunächst auf, daß sie nicht in so auffällig weiten und in der Tat jedem Erklärungsversuch spottenden Grenzen schwanken, wie die von der Seeberufsgenossenschaft ohne Berücksichtigung

Digitized by Google

der Kopfzahl der Feuerleute gegebenen Vergleichszahlen. Dann aber stellt sich ein ganz anderes Verhältnis für die Häufigkeit der Selbstmorde auf den verschiedenen Routen heraus. Am häufigsten waren danach die Selbstmorde auf den Dampfern, die durch das Rote Meer mit weißen Feuerleuten fahren, dann kommen die Ostasiendampfer und erst in dritter Linie die Nordamerikadampfer.

Im übrigen darf der Umstand, daß bei dieser Art von Berechnung durchschnittlich nur alle 4—8 Jahre auf einen Dampfer ein Selbstmord entfällt, nicht dazu verleiten, der ganzen Frage keine große Bedeutung beizumessen. Würde man für irgendwelche Betriebe an Land mit ähnlich geringer Arbeiterzahl nach ähnlicher Methode die Zeit bestimmen, die vergehen müßte, ehe durchschnittlich ein darin beschäftigter Arbeiter Selbstmord begeht, so würden sich unverhältnismäßig viel größere Zeitabschnitte dafür herausstellen. Für die Bedeutung der Angelegenheit bleibt es maßgebend, daß siebenmal mehr Feuerleute, insgesamt gerechnet (3,6 ‰ gegen 0,46 v. S. 21 d. Berichts), und 20mal mehr Kohlenzieher (9,24 gegen 0,46) an Bord unserer Dampfer Selbstmord begehen, als in gleichem Zeitraum die gleichaltrige männliche Bevölkerung an Land und daß die Selbstmordziffer des übrigen Personals der Dampfschiffe nur unwesentlich höher als diese ist (0,6 gegen 0,46 ‰). Die oben von der Seeberufsgenossenschaft angewandte und von mir auf gleiche Kopfzahlen berechnete, indirekte, summarische Methode ergibt keine absoluten, sondern nur Vergleichungswerte.

Wenn die Behauptung, daß verhältnismäßig die meisten Selbstmorde in der Nordamerikafahrt vorkommen, nach der von mir vorgenommenen Korrektur der Berechnung der Seeberufsgenossenschaft hinfällig wird, muß auch der Versuch als fehlgeschlagen angesehen werden, die hohe Selbstmordfrequenz unter den Feuerleuten durch die Häufigkeit der Desertion und der dadurch so oft notwendig werdenden Einstellung ungeeigneter Leute ganz allgemein und hauptsächlich begründen zu wollen.

Es soll aber nicht bestritten werden, daß diese von der Seeberufsgenossenschaft so sehr in den Vordergrund gestellten Verhältnisse nicht überhaupt eine wichtige Rolle spielten; sie haben indessen mehr eine sekundäre, disponierende Bedeutung, nicht aber die einer allgemeinen, primären Ursache. Die auffallende Erscheinung der großen Häufigkeit des Selbstmordes unter den Feuerleuten ist von sehr verwickelter Natur und sehr viele Einwirkungen haben dabei eine ursächliche Bedeutung. Es kommen in Betracht: die schwere, ungewohnte Arbeit an sich, körper-

Digitized by Google

liche Untauglichkeit, Mangel an Energie und sonstige, psychische Minderwertigkeit (unter den Feuerleuten finden sich sehr viele Leute, die früher einen anderen Beruf hatten, darin aber Schiffbruch erlitten und den Dienst aus Not ergriffen), ferner Alkoholismus, Mißhandlungen und endlich Krankheit, im besonderen krankmachende Einwirkung der Hitze und der sonstigen Verhältnisse im Heizraum. Alle diese Einflüsse im einzelnen zu besprechen und in ihrer Bedeutung gegeneinander abzuwägen, dazu würden sehr ausgiebige Erörterungen nötig sein. Nur folgendes sei kurz angeführt. Alkoholmißbrauch liegt, wie auch der Bericht der Seeberufsgenossenschaft hervorhebt (S. 20 des Berichts), nur in wenig Fällen vor. Mißhandlungen durch Vorgesetzte oder Kameraden sind nicht selten vorausgegangen, es kommen aber sehr viele Fälle vor, in denen Anhaltspunkte dafür fehlen. In einer großen Anzahl von Fällen ist festgestellt, daß dem Selbstmord ein Anfall von Hitzschlag vorausgegangen ist. Die Leute sind „schlapp" geworden, dann aber wieder zur Arbeit angetreten. Ein paar Stunden später werden sie vermißt. Es ist unter Medizinern bekannt, daß beginnende fieberhafte Erkrankungen zum Selbstmord disponieren. So fand Heller in Kiel bei einer verhältnismäßig großen Anzahl von Selbstmördern die Zeichen beginnender Lungenentzündung und anderer akuter Krankheiten. Die Arbeit vor den Feuern im Heizraum und in den Kohlenbunkern erhöht nachweislich die Körpertemperatur leicht bis zur Fieberhöhe, bei unbefahrenen leichter als bei alten Heizern, bei denen das Wärmeregulierungsvermögen den Anforderungen der Umgebung geübter gegenübersteht. Es ist tatsächlich bei Heizern sowohl wie durch Messungen bei Europäern in den Tropen erwiesen, daß die Neulinge leichter mit Erhöhung der Eigentemperatur reagieren als altgediente Heizer. Es werden aber auch häufig Erschöpfungs- und Krankheitszustände infolge von Einwirkung hoher Außentemperaturen beobachtet, ohne daß die Eigentemperatur der Erkrankten dabei über die normale Höhe gesteigert ist. In sehr vielen Fällen gehen unzweifelhaften Hitzschlaganfällen, einerlei, ob sie mit Erhöhung der Eigentemperatur verbunden sind oder nicht, nervöse Unruhe, psychische Depression und Selbstmordgedanken voraus, oder sie vergesellschaften sich mit den körperlichen Symptomen des Hitzschlaganfalls. Auch in den seeamtlichen Verhandlungen stellt es sich häufig heraus, daß die Selbstmörder unter den Feuerleuten entweder gleichzeitig mit Erscheinungen leichten Hitzschlags, Zeichen psychischer, vorher nicht bemerkter Depression vor dem Ueberbordgehen zeigten oder ganz plötzlich von der Arbeit mit Anzeichen von Verwirrung an Deck eilten und in den Tod gingen. Auch

Digitized by Google

die Seeämter sprechen sich in diesen Fällen dahin aus, daß diese Selbstmorde in plötzlichen Anfällen geistiger Störung infolge von Überhitzung verübt wurden, wenn auch in der Mehrzahl der seeamtlichen Sprüche Urteile über die Ursachen solcher Vorkommnisse nicht abgegeben sind.

Eine, wenn auch geringe, Anzahl solcher gut beobachteter Fälle gibt mehr Belehrung über die Ursachen der Selbstmorde unter dem Feuerpersonal als eine noch so große Anzahl von Heizerselbstmorden ohne nähere Angaben. Da sich unter diesen nachweisbar ausschließlich oder hauptsächlich durch Hitzewirkung bedingten Selbstmordfällen auch solche befinden[1], die befahrene Leute betrafen, so wird man schließen dürfen, daß das Unbefahrensein und der damit verbundene Mangel an Widerstandsfähigkeit mehr die Bedeutung einer sekundären, disponierenden Ursache hat, während der Wirkung des Aufenthalts und der Arbeit in den Heizräumen und Kohlenbunkern mehr die primäre Bedeutung zukommt. Will man die Statistik für die Entscheidung dieser Frage heranziehen, so sprechen gerade die umfassenden Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft über die Häufigkeit der Selbstmorde auf den verschiedenen Reiserouten, nachdem die Zahlen auf gleiche Besatzungsstärken reduziert sind, dafür, daß den persönlichen Verhältnissen der Feuerleute nur die Bedeutung einer sekundären, disponierenden Wirkung zukommt. Die Fahrten durch das Rote Meer mit weißen Feuerleuten sind die gefährlichsten. Die Nordamerikafahrt, bei welcher die Einstellung unausgewählten Notersatzes für Deserteure am häufigsten erforderlich war, kommt erst an dritter Stelle. Übrigens desertieren die Feuerleute der Nordamerikaschiffe in der überwiegenden Mehrzahl in den Häfen der Vereinigten Staaten und die ungeeigneten Ersatzleute — meist sogenannte Überarbeiter — kommen deshalb hauptsächlich für die Rückreise in Frage. Schon oben ist aber darauf hingewiesen, daß es im Sommer gerade auf den Rückreisen der Nordamerikadampfer namentlich für die Tage, die die Dampfer im Golfstrome zubringen, in den Heiz- und Kohlenräumen oft außerordentlich schwül und unerträglich wird und daß diese Zeiten allgemein gefürchtet sind.

Aus den von der Seeberufsgenossenschaft gegebenen Zahlen geht hervor, daß die Selbstmordhäufigkeit in dem Berichtszeitraum von 1888 bis 1897 zwar geschwankt, aber schließlich sicher nicht abgenommen hat

---

[1] Besonders beweisend für den Zusammenhang zwischen Hitzewirkung und Selbstmord ist der Fall des 2. Maschinisten Wittenberg auf dem Dampfer „Löwenberg". Verh. des Seeamts zu Hamburg vom 12. August 1902. — Abgedruckt im Anhang.

Digitized by Google

(S. 21 des Berichts). Auch in den folgenden Jahren scheint das nicht der Fall gewesen zu sein, wenigstens zeigen die beim Hamburger Seemannsamt bis Ende 1902 gemeldeten Fälle keine Abnahme, auch wenn man das weitere Wachstum der Handelsflotte in Betracht zieht. Sicher wird man von einer künftigen, sorgfältigeren Auswahl der Neulinge auch eine gewisse Verminderung der Selbstmorde unter ihnen erwarten dürfen, auf eine wesentliche Herabsetzung der Selbstmordhäufigkeit unter den Feuerleuten wird aber erst zu rechnen sein, wenn die Arbeitsräume auf der Mehrzahl der Dampfer geräumiger, die Arbeit leichter geworden und eine ausgiebige Ventilation der Arbeitsräume unter allen Umständen gewährleistet sein wird.

Auch bei farbigen Heizern kommen Selbstmordfälle vor. Nach den Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft ist die relative Häufigkeit des Selbstmords bei ihnen sogar größer als bei weißen Feuerleuten (4,6 ‰ gegen 3,52 ‰ v. S. 12 d. B.). Von 47 mir zur Kenntnis gekommenen Verhandlungen des Hamburger Seeamts über Heizerselbstmorde aus den drei Jahren 1900 bis 1902 betrafen 17 Fälle Farbige (Laskaren und Chinesen). Auf einem Dampfer gingen im vorigen Jahre während der Fahrt durch das Rote Meer an drei aufeinanderfolgenden Tagen drei chinesische Feuerleute freiwillig über Bord.

Über die Verhältnisse in anderen Handelsmarinen liegen Angaben nur aus England vor; aber lange nicht in der Vollständigkeit, wie dies durch die Seeberufsgenossenschaft bei uns ermittelt ist. Veröffentlicht ist in England nur eine Statistik des Board of Trade, die sich auf die Jahre 1893 und 1894 erstreckt (Board of Trade Journal April 1897). Danach begehen in England etwa sechsmal soviel Feuerleute Selbstmord als andere Angehörige der britischen Handelsmarine. Es entfällt auf 900 Feuerleute ein Selbstmord, während bei der allgemeinen, männlichen englischen Bevölkerung im Alter von 20 bis 50 Jahren erst auf 5000 Seelen ein Selbstmörder zu rechnen ist.

Die Fürsorge für kranke Seeleute an Bord der deutschen Kauffahrteischiffe ist durch die am 1. April d. J. in Kraft getretene Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 — §§ 56, 59, 61 und 62 — und durch die von den Bundesseestaaten in Ausführung des § 45 der alten Seemannsordnung gleichlautend erlassenen Verordnungen, betreffend die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten geregelt. Diese Verordnungen der Bundesseestaaten werden gemäß § 56 der neuen Seemannsordnung binnen kurzem durch eine Verordnung des Bundesrates zu er-

Digitized by Google

setzen sein. Es darf angenommen werden, daß die Bundesratsverordnung in Bezug auf die Krankenpflege grundsätzliche Abweichungen von den bisher geltenden Bestimmungen nicht bringen wird. Die Krankenpflege an Bord der Kauffahrteischiffe ist allgemein mit dem Mangel behaftet, daß die große Mehrzahl der Handelsfahrzeuge keinen Arzt an Bord hat, daß deshalb die Behandlung auch von Schwerkranken unter Umständen für längere Zeit allein in den Händen von Laien liegt und oft recht üble Ergebnisse zeitigt. Bestimmungen darüber, ob und unter welchen Verhältnissen ein Kapitän seine Reise unterbrechen und einen Hafen anlaufen soll, um einem Schwerkranken oder Verletzten ärztliche Hilfe zuzuwenden, gibt es nicht; der Versuch, solche Bestimmungen zu formulieren, dürfte auch kaum erfolgreich ausfallen. Immerhin verdient hervorgehoben zu werden, daß kürzlich ein amerikanisches Gericht den Kapitän eines amerikanischen Schiffes zu 3000 Dollar Schadenersatz verurteilte, weil er seine Reise nicht unterbrochen hatte, um für einen schwerverletzten Mann ärztliche Hilfe zu besorgen, sondern den Mann an Bord behalten und dadurch veranlaßt hatte, daß dem Verletzten später ein Bein amputiert werden mußte. Umgekehrt wird in der „Hansa" (1902 S. 207) von einem deutschen Schiff berichtet, auf dem der Kapitän, lediglich in der Absicht, einem Verletzten bessere Pflege und ärztliche Behandlung zu verschaffen, einen Hafen angelaufen hatte. Daß infolge von Massenerkrankungen auf einem Schiffe ein Nothafen angelaufen wird, kommt nicht so sehr selten vor. In den Navigationsschulen wird den angehenden Kapitänen und Steuerleuten Unterricht in der Gesundheitspflege, Krankenbehandlung und Krankenfürsorge an Bord durch einen Arzt erteilt. Dem Unterricht liegt ein vom Kaiserlichen Gesundheitsamt herausgegebener Leitfaden zu Grunde. Über den Erfolg des Unterrichts werden — fakultative — Prüfungen abgehalten und Zeugnisse über die bestandene Prüfung erteilt. Auch in den Maschinistenklassen wird ärztlicher Unterricht, vorzugsweise über Hitzewirkung und Hitzschlag, Verhütung und erste Hilfeleistung dabei, erteilt. Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Seeberufsgenossenschaft ihren Unfallverhütungsvorschriften eine Bestimmung zuzufügen, nach welcher auf jedem Schiff in langer und atlantischer Fahrt, auf welchem nicht ein Schiffsarzt angestellt ist, der Kapitän oder mindestens ein Steuermann ein Zeugnis über erfolgreiche Ablegung einer amtlichen Prüfung in der Gesundheitslehre besitzen muß. Die Ausrüstung der deutschen Kauffahrteischiffe ohne Arzt mit Arzneien und sonstigen Hilfsmitteln zur Krankenpflege entspricht allen billigen Anforderungen, die Medizinkästen werden

Digitized by Google

seit 1898 in jedem Jahre einer amtlichen Prüfung unterzogen, eine Einrichtung, die sich als sehr nützlich erwiesen hat. Besondere Hospitäler sind auf den Schiffen ohne Arzt in der Regel nicht vorhanden, sollten aber wenigstens für größere Schiffe vorgeschrieben werden. Für die Behandlung von Kranken und Verletzten soll die schon erwähnte amtliche Anleitung maßgebend sein, von welcher ein Exemplar auf jedem Schiff vorhanden sein muß. Schiffsärzte sollen an Bord von Auswandererschiffen, sowie von denjenigen anderen Schiffen eingeschifft sein, die, einerlei ob Mannschaften oder Passagiere, insgesammt mehr als hundert Personen an Bord haben und eine längere Seereise antreten. Jedes Schiff, das einen Schiffsarzt an Bord hat, muß auch mit einer vorschriftsmäßigen, ärztlichem Können entsprechenden Ausrüstung mit Arzneien, Instrumenten u. s. w. und mit einem Hospital versehen sein.

Der Arzt gehört zu den Schiffsoffizieren. Die Mannschaften, welche ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen wollen, melden sich, wie dies im Interesse der Ordnung auch notwendig sein dürfte, erst bei ihren besonderen Vorgesetzten krank und werden von diesen dem Arzt überwiesen. Daß dabei von den Vorgesetzten auch Leute für Simulanten gehalten, von vornherein zurückgewiesen und dem Arzt erst gar nicht vorgeführt werden, kommt gelegentlich vor, in den letzten Jahren aber anscheinend immer seltener und nur noch ausnahmsweise. Die Behandlung kranker Seeleute nach dem Verlassen des Schiffes wird durch § 59 der Seemannsordnung geregelt. Diese Bestimmungen sind für den erkrankten Seemann insbesondere nach der Richtung günstiger als die der alten Seemannsordnung, als jetzt auch die syphilitisch erkrankten Seeleute der Fürsorgepflicht des Reeders anheimfallen. Ein Anspruch auf ärztliche Behandlung in einem Hafen, wo ein Arzt zu haben ist, oder ein Anspruch auf Überführung in ein Krankenhaus an Land wird dem kranken Seemann auch für die Hafenzeiten nicht durch die neue Seemannsordnung ausdrücklich zugesprochen, der Reeder ist aber berechtigt, die ihm auferlegte Verpflichtung und Heilbehandlung dem erkrankten Seemann in einer Krankenanstalt zu gewähren. Übrigens ist der Fall, daß ein Kapitän aus Nachlässigkeit oder um der Reederei Kosten zu sparen, im Hafen seinen Kranken ärztliche Behandlung vorenthält und sie an Bord selbst behandelt, in deutschen Häfen schon infolge der überall eingeführten gesundheitspolizeilichen Überwachung der Schiffe so gut wie ausgeschlossen und kommt wohl auch im Auslande kaum vor. Die Frage, ob sich die Reedereien der Kostenpflicht für Verpflegung und Heilung zu entziehen suchen, kann ich, soweit meine Erfahrung in Ham-

Digitized by Google

burg reicht, dahin beantworten, daß mir nur solche dahingehörige Fälle bekannt geworden sind, in denen es in der Tat von vornherein zweifelhaft war, ob eine Verpflichtung der Reederei dazu vorlag oder nicht. Namentlich die größeren Reedereien lassen auch in zweifelhaften Fällen in der Regel eine anerkennenswerte Liberalität obwalten. Eine beträchtliche Anzahl von Seeleuten sind Mitglieder von Krankenkassen. Ob es aber jetzt noch deutsche Reedereien gibt, die von den Seeleuten, die für ihre Schiffe anmustern wollen, Angehörigkeit zu einer Krankenkasse fordern, um sich der Kostenpflicht in Krankheitsfällen zu entziehen, kann ich nicht angeben. Mir sind solche Fälle noch nicht vorgekommen.

Der Beköstigung der Mannschaften liegt den deutschen Seeschiffen in großer Fahrt eine von den deutschen Seeuferstaaten vereinbarte, gemeinschaftliche Speiserolle zu Grunde, die für die hamburgischen Schiffe auch für die kleine Fahrt mit nebensächlichen Einschränkungen gilt. Auch nach der neuen Seemannsordnung bleibt die Regelung der Beköstigung den Landesregierungen noch weiter überlassen. Aus Seefahrtskreisen ist vielfach der Wunsch geäußert worden, daß die Verordnungen für die Beköstigung der Mannschaften auf allen deutschen Schiffen auch in Zukunft möglichst gleichmäßig gehalten werden und zwar nicht blos wie bisher für große, sondern auch für kleine Fahrt gelten möchten.

Die jetzt geltende Speiserolle stellt nur das Mindestmaß der auf den Tag und Kopf zu gewährenden Verpflegung dar; in der Praxis wird sie indessen, wie dies ja meist mit gesetzlichen Minimalforderungen geschieht, vielfach als Norm zu Grunde gelegt. Der Menge nach sind die Kostsätze der Speiserolle sicher genügend, es ist aber auch von Schiffern — vgl. den einstimmigen Beschluß des Hamburgischen Vereins deutscher Seeschiffer vom 24. Oktober 1900, der eine Ergänzung der bisher geltenden Speiserolle durch Bestimmungen, die für Segelschiffe eine größere Abwechselung fordern, für sehr erwünscht erklärt — darauf aufmerksam gemacht worden, daß die auf die Speiserolle begründete Beköstigung auf die Dauer zu eintönig ist und auf Segelschiffen deshalb noch relativ häufig zu Gesundheitsstörungen ernster Art führt (v. o. Skorbut und Segelschiff-Beriberi an Bord). Auf den Dampfern gestaltet sich die Verpflegung der Mannschaften viel günstiger als auf den Segelschiffen. Nach der Speiserolle soll im Hafen wöchentlich mindestens zweimal frischer Proviant, der nicht allein aus frischem Fleisch und frischen Fischen, sondern wenn tunlich auch aus frischer pflanzlicher Kost und

Digitized by Google

frischem Brot bestehen soll, zur Beköstigung verwandt werden. Die Segelschiffe laufen in der Regel nur in mehrmonatlichen Zwischenräumen, oft erst nach 3—4monatlichen Seezeiten, einen Hafen und nicht immer einen solchen an, in dem frischer Proviant in genügender Menge und Beschaffenheit gut und billig zu haben ist. Die Seezeiten der Dampfer dauern höchstens 14 Tage bis 3 Wochen. Schwere chronische Ernährungskrankheiten kommen auf Dampfern nur ganz ausnahmsweise und Verdauungsstörungen nur nach Einwirkung bestimmter Schädlichkeiten, die mit der Speiserolle an sich nichts zu tun haben, zur Beobachtung, z. B. nach Genuß schlechten Trinkwassers, oder durch Eis, Früchte, schlechtes Bier usw. Auf den großen Passagierdampfern erhalten die Mannschaften häufig durch die an der Kajütstafel nicht verwerteten Speisen eine sehr willkommene Aufbesserung der gewöhnlichen, übrigens meist auch ohne diesen Zusatz guten und genügenden Beköstigung. Über schlechte Zubereitung der Speisen wird auch auf den Frachtdampfern nur selten geklagt, am häufigsten noch — im Verhältnis zu der großen Menge der in Hamburg verkehrenden Dampfer aber doch recht selten — sind mir Klagen über schlechte Butter und Margarine, die sich als berechtigt erwiesen, zu Ohren gekommen. Auf Segelschiffen gesellen sich zu der Eintönigkeit der Verpflegung, die noch durch Verderben einzelner Proviantartikel gelegentlich vermehrt wird, die oft recht mangelhaften Leistungen der Schiffsköche. Die Zubereitung der Speisen scheint für die Entstehung von Skorbut, Segelschiffberiberi und anderen Ernährungskrankheiten nicht ohne Bedeutung zu sein. In den seeamtlichen Verhandlungen über solche Fälle findet man häufiger Klagen hierüber als über schlechten oder verdorbenen Proviant. Die Schiffsköche auf Segelschiffen rekrutieren sich meist aus den Matrosen. Eine Kochschule haben sie fast nie durchgemacht, sondern sich nur als Gehilfen älterer, ebenfalls ungelernter Schiffsköche einige sehr primitive Kenntnisse angeeignet. Schlechte Köche können auch tadellose Nahrungsmittel ungenießbar machen. Eine bessere Ausbildung der Schiffsköche ist dringend von nöten. Bisher scheint nur in Kiel ein Versuch gemacht zu sein, in Verbindung mit einer Volksküche eine Art Kochschule für Matrosen einzurichten (cf. Hansa 1901 S. 354). In den großen deutschen Handelshäfen, wie Hamburg und Bremen, ist eine solche Gelegenheit leider noch nicht eingerichtet. Durchgängig wird wohl auf Hamburger Schiffen mehr als eine warme Mahlzeit täglich verabreicht, meist gibt es außer dem Mittagsmahl auch noch warmes Frühstück und Abendessen. Das Mittagbrot besteht in See abwechselnd aus Hülsenfrüchten, Pflaumen und Klößen, Salzfleisch und Speck,

Digitized by Google

präserviertem Fleisch, Kartoffeln und Gemüse, z. B. gibt es an einem Tage Erbsen, Salzspeck, Kartoffeln und Gemüse, am zweiten Tage Pflaumen und Klöße, Salzfleisch und Kartoffeln, am dritten Tage Graupensuppe, Klippfisch, Kartoffeln, am vierten Tage präserviertes Fleisch, Pudding und Gemüse oder Bohnen usw. In Bezug auf die Güte und Abwechselung der Beköstigung, namentlich des größeren oder geringeren Gemüsezusatzes zur täglichen Kost bestehen zwischen den Segelschiffsreedereien ziemliche Unterschiede. Der Trinkwasserversorgung wird mit verhältnismäßig seltenen Ausnahmen genügende Aufmerksamkeit geschenkt. Frisches Brot wird auch auf Segelschiffen viel und regelmäßig gebacken. Eine tägliche Prüfung der Kost durch den Kapitän bildet wohl nur nur auf den großen Passagierdampfern die Regel. Eine Anpassung der Kost an wärmeres Klima gehört zu den Ausnahmen. Schnaps erhalten die Mannschaften auf Segelschiffen in See nicht überall und nicht regelmäßig. Auf Dampfern erhalten die Matrosen und Heizer, wie es scheint, durchgängig in See und im Hafen auf den Kopf und Tag eine gewisse, nicht zu geringe Menge Schnaps. Der Versuch, an Stelle des Schnapses alkoholfreie Getränke, wie Kaffee, Limonade u. dergl. zu geben, stößt anscheinend häufig auf den Widerstand der Leute selbst. Trotzdem scheint die Zahl der Alkoholisten unter den seemännischen Arbeitern verhältnismäßig gering zu sein.

Die meisten, insbesondere die größeren hamburgischen Reedereien verproviantieren ihre Schiffe selbst, nur auf wenigen Linien ist die Verproviantierung Schiffshändlern übertragen, die, wie mir von glaubwürdiger Seite berichtet wurde, in der Regel eine Vergütung von 1 Mk. auf den Tag für jeden Mann der Besatzung und 1,50 Mk. für jeden Offizier erhalten. Mißstände scheinen im allgemeinen auch bei dieser Art der Verproviantierung nicht obzuwalten, ebensowenig wie in der verhältnismäßig sehr geringen Anzahl der Fälle, wo der Kapitän eine Pauschalsumme von der Reederei für die Verpflegung der Mannschaft erhält. Dies scheint nur bei Schiffen mit kurzen Reisen Sitte zu sein. Die Summe, die die Kapitäne erhalten, ist anscheinend meist etwas höher als die obengenannte Vergütung, die an die Schiffshändler gezahlt wird. Umgekehrt wie bei der Verpflegung sind die Unterkunftsräume für die Mannschaften im allgemeinen besser auf Segelschiffen, wie auf den Dampfern, wenigstens soweit es sich um die größeren Fahrzeuge beider Gattungen handelt. Die Matrosen der größeren Segelschiffe wohnen in der Regel in einem luftigen, hellen Deckhaus, in dem oft sechs bis acht Kubikmeter Luftraum auf den einzelnen Mann entfallen. Wenn man

Digitized by Google

bedenkt, daß ein Teil der Mannschaft, in See die Hälfte davon, immer auf Wache außerhalb der Logis beschäftigt ist, so ist für die Zurückbleibenden ein genügender Luftraum unter allen Umständen gesichert. Auch die Lüftung und Helligkeit der Logis sowie ihre innere Einrichtung mit Kojen, Wandschränken, Tisch usw. entspricht meist billigen Anforderungen. Mehr als zwei Kojen übereinander findet man in keinem Deckhaus. Die Heizung wird meist durch einen kleinen, eisernen, oft schadhaften Ofen primitivster Art besorgt; auf manchen Segelschiffen fehlt jede Heizanlage.

Auf den meisten Frachtdampfern sind die Logis im Vorderschiff unter der Back eingebaut, auf der einen Seite wohnen die Matrosen, auf der andern die Heizer. Diese Räume sind durchweg etwas dunkler als die Deckhäuser der Segelschiffe, die Kojen liegen längs der Außenwände. Zum Schutze gegen Abkühlung und Nässe sind die Außenwände auf den deutschen Schiffen häufiger als auf fremden innen durch eine Holzverkleidung geschützt. Auch der Fußboden ist wohl durchweg mit einem Holzbelag versehen. In der Regel findet man auch in diesen Logis nur zwei Kojen übereinander.

In der Mitte steht ein fester Tisch mit Bänken. An den Wänden befinden sich kleine Schränke für Brot, Butter usw. Die Kleider bewahrt jeder Mann in der eigenen „Seekiste" auf, nasses Zeug wird meist im Logis getrocknet. Auf den größeren Dampfern findet man in der Regel nur die Matrosen unter der Back wohnend, die Feuerleute sind in der Nähe der Maschine untergebracht. Je tiefer die Räume liegen, desto schwerer sind sie zu lüften und destoweniger Tageslicht empfangen sie. Auf einer Anzahl von den neuen, nicht der Klasse der Schnelldampfer angehörigen großen Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie können übrigens die Logis für die Feuerleute in Bezug auf Größe, Ventilation, Beleuchtung, Heizung und Einrichtung geradezu als musterhaft bezeichnet werden. Nicht selten findet man auf den großen Dampfern — auch anderer Reedereien als der Hamburg-Amerika-Linie — die Wohn- und Eßräume für die Feuerleute getrennt und auf dem Oberdeck besondere Räume, in denen sich die Feuerleute nach der Wache abkühlen und ausruhen können. Auf den Schnelldampfern sind die Abmessungen für die Logis durchweg recht knapp, in der Regel schlafen die Leute in drei Kojen übereinander. Namentlich die Stewards sind auf manchen modernen Post- und Schnelldampfern in engen, dunklen und schwer zu lüftenden, tief unten im Schiff belegenen Räumen untergebracht.

Nach den bisher geltenden Seemannsordnungen war es Sache der Landesregierungen, Bestimmungen über Größe, Einrichtung usw. der

Digitized by Google

Logisräume zu treffen. Eine Minimalvorschrift für die Größe des dem Seemann zu gewährenden Unterkunftsraums bestand aber meines Wissens nur in Preußen (65 Kubikfuß auf den Kopf, im Jahre 1864 erlassen) und in Bremen (1,7 Kubikmeter — 1873). Die alte Hamburger Seemannsordnung forderte nur eine bestimmte Deckfläche (ca. 1 □ m) auf den Kopf im Logis. Tatsächlich scheinen die Logisräume auf den deutschen Schiffen im allgemeinen bisher mehr nach herkömmlichem Ermessen als nach zahlenmäßigen Normen abgeteilt und eingerichtet worden zu sein. Der durchschnittlich auf den Mann entfallende Kubikraum im Logis beträgt auf den überseeischen Schiffen ungefähr 3,5 Kubikmeter, ist also bedeutend größer als die englische Minimalforderung. Es würde keine Belästigung der deutschen Reederei im Gefolge haben, wenn das bisherige Durchschnittsmaß für alle neuen Schiffe in großer Fahrt als Minimum gefordert würde. Auch wenn man in Betracht zieht, daß in See die Hälfte (Matrosen) oder ein Drittel (Feuerleute) der Logisbewohner immer auf Wache ist und daß sich dadurch der Luftraum für die tatsächlich im Logis Anwesenden auf das Doppelte resp. um ein Drittel vergrößert, so bleibt der gewährte Raum im Vergleich zu den größeren Segelschiffen und zu den Verhältnissen ähnlicher Art (Massenquartiere für Arbeiter und dergl.) auf dem Lande immer noch sehr knapp, zumal er auch noch durch Kleider, Kisten, Kojen u. dergl. in Anspruch genommen wird. Von einer gewissen Grenze ab läßt sich die Kleinheit namentlich der tiefer belegenen Wohnräume an Bord nicht mehr durch vermehrte Lüftung ausgleichen.

Die Bade- und Waschanstalten für die Mannschaften sind durchweg sehr primitiv. Namentlich für die Feuerleute ließen sich m. A. nach, mindestens auf den größeren Dampfern, ohne ins Gewicht fallende Unkosten sehr viel bessere Einrichtungen schaffen.

Nach der neuen Seemannsordnung hat der Bundesrat über die Größe und Einrichtung der Unterkunftsräume, über die Einrichtung der Aborte und über die Wasch- und Badeanstalten für die Mannschaften zu beschließen (§ 56 d. S.O.). Diese Bestimmungen sind noch nicht erlassen, müssen wohl aber binnen kurzem erscheinen. Im allgemeinen waren auch bisher die Seeleute auf den deutschen Schiffen nicht schlechter untergebracht als in fremden Kauffahrteimarinen. Aber auf deutschen, wie auf fremden Schiffen, wenn auch auf den deutschen in weniger hohem Grade und in geringerer Verbreitung, finden sich in dieser Beziehung nicht durchweg befriedigende Verhältnisse. Wenn jetzt gesetzliche Normen eingeführt werden, die billigen Ansprüchen an die Größe und Einrichtung

Digitized by Google

Speiserolle.

Wöchentliche Ration	Tägliche Ration				Wöchentliche Ration			Wöchentliche Ration		Tägliche Ration	Allgemeines
Brot	Rind- oder fleisch	Schweine- oder fleisch	Speck	oder Fisch	Butter oder Margarine	Schmalz erster	Baumöl Qualität	Kaffee	Thee	Wasser	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
(siehe Spalte 12	500 g	375 g	250 g	375 g jedoch nur an 2 Tagen der Woche;	500 g	500 g	0,5 l	150 g bezw. 225 g roher oder 120 bezw. 180 g gebrannter Kaffee (siehe Spalte 12)	30 g	6 l (eine über 10 Köpfe starke Mannschaft erhält noch eine Extraration)	Außerdem erhält jeder Mann wöchentlich 250 g Gemüse (Kartoffeln, Sauerkraut oder sonstige Gemüse), 150 g getrocknete Früchte, an hartem Weizen- oder Roggenbrot und Mehl zusammen 4250 g, 250 g Zucker oder Sirup und 0,25 l Essig. Ferner ist (von dem Heimatshafen ausgehend) für die Mannschaft Bier mitzunehmen bis zu 50 l für den Mann; wird kein Bier mehr gegeben, so erhält jeder 225 bezw. 180 g Kaffee für die Woche statt 150 bezw. 120 g. — Getrocknete Erbsen, Bohnen, Grütze oder Graupen zur Sättigung. — Im Hafen wöchentlich mindestens zweimal frischen Proviant, der nicht allein aus frischem Fleisch und frischen Fischen, sondern, wenn tunlich, auch aus frischer pflanzlicher Kost und frischem Brot zu bestehen hat. Drei Wochen nach der Ausreise sind für den Mann täglich 20 g Zitronensaft zu verabreichen, zweckmäßig in Mischung mit 20 g Zucker, etwas Rum und ungefähr 4/10 l Wasser.
					(siehe auch die Anmerkung)						
	oder 375 g in Dosen präserviertes Fleisch; dasselbe ist nach sechswöchentlichem alleinigen Genuß von Salzfleisch an Stelle des gesalzenen Rindfleisches wöchentlich zweimal zu geben. Ist die Mannschaft über 10 Köpfe stark, so erhält sie zusammen noch eine Extraration an Fleisch oder Fisch.										

Anmerkung: Butter oder Margarine ist mindestens auf 6 Monate mitzunehmen; als Ersatz für Butter können auch, wenn Schmalz und Baumöl fehlt, für den Mann 250 g Fleisch oder 125 g Speck für den Tag mehr gegeben werden. — Es ist Pflicht des Schiffers, für guten Proviant und möglichst reines Trinkwasser, sowie für einen hinlänglichen Vorrat an beiden nach Verhältnis der Reise zu sorgen. — Auf Reisen in kleiner Fahrt und bei der Küstenschiffahrt kommen die Vorschriften über Mitnahme und Verabreichung von Zitronensaft nicht zur Anwendung, und kann auf diesen Schiffen auch ein geringerer Vorrat von Butter und Margarine, als für mindestens 6 Monate erforderlich ist, mitgenommen werden.

Digitized by Google

der Logis, die Größe und Anordnung der Kojen, an die Heizung und Beleuchtung und an die Waschseinrichtungen für die Mannschaften genügen, so dürfte manches Unbefriedigende beseitigt werden, ohne daß die Mehrzahl der deutschen Reedereien dadurch mit erheblichen Mehrleistungen belastet wird.

Anhang.

In
seeamtlichen Untersuchungen
betreffend
das Überbordspringen des 2. Maschinisten Wittenberg vom Dampfer „Löwenburg"

hat das Seeamt auf Grund der in der öffentlichen Sitzung vom 12. August 1902 stattgehabten Hauptverhandlung, an welcher teilgenommen:

1. als Vorsitzender: Rat Dr. A. Schön,
2. als Beisitzer:
   a) Ingenieur Dietze, Maschineninspektor der Hamburg-Südamerikanischen D.G.,
   b) Ingenieur W. S. von Essen,
   c) Kapitän Meinertz, Inspektor der Woermann-Linie G. m. H.,
   d) Kapitän Meßtorff, in Firma Eckardt & Meßtorff,
3. als Protokollführer: Behrens,
4. als Reichskommissar: Vize-Admiral z. D. Freiherr von Bodenhausen

den folgenden Spruch verkündet:

Der 2. Maschinist Nicolaus Siegmund Wittenberg ist am 31. Juli 1902 auf dem Dampfer „Löwenburg" über Bord gesprungen und ertrunken.

Der Selbstmord ist in einem Anfalle von geistiger Störung verübt, welcher die Folge davon gewesen ist, daß der 2. Maschinist sich bei einer Arbeit im Einbau der Ventilationsmaschine stark überhitzt hatte.

Die Schiffs- oder Maschinenleitung trifft kein Vorwurf.

Es ist aber zu empfehlen, daß bei solchen Einbauten für Ventilationsmaschinen, wie dies schon gebräuchlich ist, durch Anbringung eines Luftschachts die Möglichkeit gegeben wird, dem Raume, auch wenn die Maschine steht, Luft zuzuführen.

Die angestellten Rettungsversuche waren sachgemäß.

Digitized by Google

Tatbestand.

Der Dampfer „Löwenburg", Unterscheidungssignal Q H C M, ist Eigentum der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" in Bremen, hat einen Nettoraumgehalt von 10298,8 cbm = 3635,47 Registertonnen und wird geführt von dem Kapitän Peter Pfeiffer, Inhaber eines Befähigungszeugnisses zum Schiffer auf großer Fahrt, de dato Stettin, den 6. März 1886.

Auf der Reise dieses Dampfers von Malta nach Hamburg ist am 31. Juli 1902 der 2. Maschinist Nicolaus Siegmund Wittenberg, geboren den 8. Februar 1876 zu Bremen, über Bord gesprungen und ertrunken.

Wittenberg hatte, wie die seeamtliche Untersuchung ergeben hat, kurz vor dem Selbstmord, welcher etwa um 1 Uhr morgens ausgeführt wurde, in dem Einbau der Ventilationsmaschine gearbeitet. Dieser Einbau befindet sich auf der Plattform über den Kesseln, unter dem Fußboden der Küche und ist ein geschlossener Raum, welcher mit einer Vorrichtung zur Einführung frischer Luft von außen nicht versehen ist. In dem Einbau befinden sich eine Gebläsemaschine und zwei Antriebsmaschinen, durch welche die heiße Luft aus dem Maschinenraum aufgesogen und durch einen Luftkanal den Feuern zugeführt wird. Wenn die Gebläsemaschine zum Stillstand kommt, tritt die erwärmte Luft von den Feuern zurück und bewirkt zusammen mit der Ausstrahlung der Dampfzylinder eine sehr starke Erhöhung der Temperatur, welche allmählich bis 100° Celsius steigen kann.

Im vorliegenden Falle hatte sich das Kurbellager der Steuerbordantriebsmaschine warm gelaufen und man hatte zunächst versucht, das Lager zu kühlen. Als dies keinen Erfolg hatte, ordnete der erste Maschinist an, daß die Steuerbordmaschine aus- und die Backbordmaschine eingekuppelt werden sollte.

Diese Arbeit ist von dem zweiten Maschinisten Wittenberg, dem dritten Maschinisten Leck, sowie den beiden Assistenten ausgeführt worden. Die Arbeit, bei welcher das Kurbellager, Kreuzkopflager und der Exzenter durch Entfernung der Schrauben ausgekoppelt werden mußten, nahm etwa eine halbe Stunde in Anspruch und war sehr anstrengend, weil es in dem Raum sehr heiß war. Die vernommenen Zeugen schätzen die Temperatur, welche nicht gemessen ist', auf 53 bis 55° Celsius und erklären, daß man es nicht länger als fünf Minuten dort habe aushalten können. Die Zeugen haben daher immer nach etwa 5 Minuten den Einbau verlassen, um sich draußen etwas zu erholen. Der zweite

Digitized by Google

Maschinist Wittenberg hat sich, wie die Zeugen bekunden, länger als die anderen in dem Raume aufgehalten, da er in seinem Diensteifer die Arbeit schnell fertigstellen wollte. Der dritte Maschinist Leck hat ihm einige Male zugerufen, er solle doch herauskommen, aber die Antwort von Wittenberg erhalten, er komme gleich, er müsse eben erst noch eine Schraube anziehen. Als die Einkuppelung der Backbordmaschine gegen 12½ Uhr fertiggestellt war, wollte die Maschine nicht anspringen, und Wittenberg sagte deshalb zu dem dritten Maschinisten Leck, er möge den ersten Maschinisten holen, damit dieser sich die Sache ansehe. Leck ging zusammen mit Wittenberg hinauf und bemerkte, daß dieser, der sehr stark erhitzt war, beim Gehen schwankte. Er veranlaßte ihn daher, sich bei dem Maschinenniedergang hinzusetzen und holte ihm ein Glas Wasser. Als Leck dann dem ersten Maschinisten Bescheid gesagt hatte und zurück kam, hatte Wittenberg sich anscheinend wieder erholt und ging wieder zu der Windmaschine hinein.

Der kurz darauf hinzugekommene erste Maschinist Arndt bemerkte auch die starke Erhitzung des Wittenberg und schickte ihn wieder nach oben mit den Worten, er solle sich an Deck verpusten, Wittenberg ging in Begleitung des Assistenten Segelken hinauf und setzte sich auf die Luke 4 nieder. Segelken bekundet, daß Wittenberg ohne Unterstützung die Treppe hinaufging und daß ihm nichts Auffallendes anzumerken war. Wittenberg schickte den Assistenten wieder in die Maschine hinunter und blieb allein oben.

Der in der Tür seiner auf dem Oberdeck befindlichen Kammer stehende Serang Hasemalla hat dann nach einiger Zeit beobachtet, daß Wittenberg nach der Steuerbordreeling hinüberging, dort etwa zwei Minuten stand, ein dem Serang unverständliches Selbstgespräch führend, und dann über Bord sprang.

Der Serang rief dem Assistenten Bergmann, welcher die Treppe zum Maschinenraum heraufkam, zu, daß der zweite Maschinist über Bord gegangen sei und dieser rief die Meldung dem ersten Maschinisten zu. Dieser schickte den Assistenten sofort nach der Brücke, um dem wachhabenden zweiten Offizier Strüfing Meldung zu machen. Strüfing stoppte sofort die Maschine, rief „Mann über Bord" und befahl dem unter der Brücke stehenden Leichtmatrosen Kaulitzky, einen Rettungsring über Bord zu werfen.

Der Kapitän, welcher in dem Kartenhaus den Maschinentelegraphen gehört hatte, eilte auf die Brücke und stellte die Maschine auf volle Kraft rückwärts, um das Schiff schnell aus der Fahrt zu bringen. Er

Digitized by Google

drehte dann das Schiff herum, fuhr nach der Unfallstelle zurück und ließ ein Boot klarmachen, welches, als man meinte, die Unfallstelle ungefähr erreicht zu haben, zu Wasser gelassen wurde.

Der zweite Offizier Strüfing war, als der Kapitän auf die Brücke kam, nach achtern gelaufen, um dort eine Boje über Bord zu werfen. Der Leichtmatrose Kaulitzky hatte den Befehl des zweiten Offiziers, eine Boje über Bord zu werfen, gehört, und auch eine der auf dem Bootsdeck angebrachten Bojen ergriffen, hatte aber mit dem Werfen gezögert, weil er nicht wußte, an welcher Seite der Verunglückte über Bord gegangen war. Von dem mit dem zweiten Offizier und vier Matrosen bemannten Boot aus wurde etwa zwei Stunden an der Unfallstelle vergeblich nach dem Verunglückten gesucht. Der Dampfer hielt sich dann noch bis um 5 Uhr a. m. dort auf und setzte dann, da nichts wieder von dem Wittenberg gesehen wurde, die Reise fort.

Wittenberg wird als williger, diensteifriger und tüchtiger Maschinist bezeichnet, welcher an Bord allgemein beliebt war. Das Verhältnis zwischen den Offizieren und Maschinisten untereinander wird überhaupt von dem Kapitan als ein besonders gutes geschildert. Wittenberg war verlobt und hat noch am Abend vor dem Unfall mit dem Kapitän über seine Zukunftspläne gesprochen. Er war heiter und lebensfroh und es wird von allen Zeugen als ausgeschlossen betrachtet, daß er bei gesundem Verstande Selbstmord verübt haben könne.

Gründe.

Diese Umstände, unter denen der zweite Maschinist Wittenberg über Bord gesprungen ist, lassen es als zweifellos erscheinen, daß er in einem Anfall von geistiger Störung gehandelt hat. Der Serang hat bekundet, daß er laut zu sich selbst gesprochen, also offenbar phantasiert hat, ehe er über Bord sprang.

Diese geistige Störung muß dadurch hervorgerufen sein, daß Wittenberg sich kurz vorher ganz außerordentlich überhitzt hatte, und sich dadurch wohl einen Hitzschlag zugezogen hat.

Die Schiff- oder Maschinenleitung trifft für diesen Unfall kein Vorwurf. Die anstrengende heiße Arbeit in der Windmaschine war notwendig und der Maschinist Wittenberg hat sich anscheinend durch seinen Diensteifer dazu verleiten lassen, sich bei der Arbeit zu sehr anzustrengen, indem er sich länger als nötig, ohne Pausen, in dem heißen Raume aufhielt.

Die Einrichtung des Einbaus der Ventilationsmaschine erscheint

Digitized by Google

allerdings der Verbesserung bedürftig. Das Arbeiten in diesem Einbau ist, falls die Gebläsemaschine aus irgend einem Grunde nicht arbeiten kann, auf See, also wenn die Schiffsmaschine im Gange ist, entschieden gefährlich für die Gesundheit, weil durch die sich in dem Einbau sammelnde Hitze die Temperatur eine zu hohe wird.

Diese Gefahr kann vermieden werden durch Anbringung eines an Deck führenden Luftschachtes, welcher für gewöhnlich verschlossen gehalten wird, in solchen Fällen aber, in denen ein Arbeiten in dem Raum bei stehender Windmaschine nötig ist, geöffnet wird, sodaß die heiße Luft entweichen und frische Luft hinzutreten kann.

Solche Luftschächte sind an den Windmaschinen neuerdings gebräuchlich und sind zwecks Vermeidung ähnlicher Unfälle durchaus notwendig.

Die gemachten Rettungsversuche hat das Seeamt für sachgemäß erachtet. Daß der zweite Steuermann Strüfing die Maschine etwas eher rückwärts hätte setzen können, und der Matrose Kaulitzky mit dem Auswerfen der Boje etwas unentschlossen gezögert hat, wie der Reichskommissar getadelt hat, kann dafür, ob eine Rettung des Mannes möglich gewesen wäre, nicht in Frage kommen, da der mit zehn Meilen Fahrt laufende Dampfer sich schon, bevor die Meldung auf die Brücke gelangte, recht erheblich von der Unfallstelle entfernt haben mußte.

Digitized by Google

Die Seeschiffahrt in ihren Beziehungen zur bäuerlichen Bevölkerung in Deutschland.

Von

Dr. K. Thieß, Hamburg.

Digitized by Google

Gegenstand und Ziel der Untersuchung.

Im ersten Heft dieser Untersuchungen (Schr. d. V. f. S. Band 103, erste Abtlg., Seite 114/116) schildert E. Fitger anschaulich die früher häufige Verbindung von bäuerlichem und Seemannsberuf, wie sie sich bis etwa 1870 in der Umgegend von Bremen ungeschwächt erhalten hatte, seitdem aber fast verschwunden ist. Früher hätten überwiegend die bäuerlichen Bezirke in Oldenburg und Hannover die Besatzung der bremischen Flotte gestellt. Das Anerbenrecht habe die jüngeren Söhne auf den Seemannsberuf verwiesen, in dem sie meistens im Alter von etwa 15 bis 35 Jahren sich betätigten, um sich dann mit ihren Ersparnissen auf dem Lande seßhaft zu machen. Bisweilen heirateten sie schon früh, und die Frauen bestellten ihre kleine Landwirtschaft, während sie auf See fuhren. Jetzt nehme die Industrie diesen Überschuß der bäuerlichen Bevölkerung in Anspruch. „Die höchst schätzenswerte Verbindung zwischen dem Bauernstande und dem Seemannsberuf ist geschwunden", sagt Fitger.

Nun war in Kreisen der Seefahrer durch Erkundigungen unschwer festzustellen, daß der letztere Ausspruch Fitgers zwar insofern zuträfe, als die Beschäftigung bäuerlicher Kreise in der Seeschiffahrt gegen früher weit seltener geworden ist, daß aber das „Geschwundensein" dieser Einrichtung doch nicht wörtlich zu nehmen sei. Im Gegenteil kommen derartige Verhältnisse auch heute noch vor. Die auf dem Lande ansässigen Seeleute gelten bei den Reedereien für ein höchst wünschenswertes und brauchbares Leutematerial, und diese Kombination der Berufe bietet in manchen Fällen auch heute noch Chancen, daß die Leute etwas vor sich bringen und sich mit ihrer Lage zufrieden fühlen. Diese Feststellung rechtfertigte das Interesse für die Frage, in welchem Umfange eine Verbindung unserer bäuerlichen Bevölkerung mit der See noch bestehe, wie weit sie auch für die Zukunft erhalten oder wiederhergestellt werden könne.

Um Ermittlungen darüber anzuregen, berührte der Verfasser dieses Aufsatzes den Gegenstand auf einer Wanderversammlung, die der deutsche „Ausschuß für Wohlfahrtspflege auf dem Lande" im Mai 1902 in Hamburg veranstaltete. Er führte aus:

Digitized by Google

„Vor allem möchte ich die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß Hamburg der Hauptsitz eines der wichtigsten landwirtschaftlichen Nebenberufe war und teilweise noch ist. Das ist ja eine Lieblingsbeschäftigung unseres Ausschusses, auf den Bergen herumzuklettern und in den einsamsten Nebentälern ländliche Industrien und Handwerke, Wanderarbeit und Wanderhandel zu entdecken, und wo diese Nebentätigkeit der Bauern für nützlich erkannt wird, ihre Bedingungen und Hilfsmittel zu verbessern und zu verbreiten. Ich möchte Ihnen auch hier an der Küste für solche Arbeit ein wichtiges Nebengewerbe empfehlen, das ist und besonders das war die Seefahrt. Der Chefredakteur der Weserzeitung, E. Fitger, hat kürzlich ein schönes Buch über die Entwicklung der Seeschiffahrt herausgegeben. Darin schildert er, wie noch vor dreißig Jahren die seefahrende Bevölkerung Deutschlands sich fast ganz aus den kleinen Hafenstädtchen und vor allem aus den bäuerlichen Küstengegenden rekrutierte. Die bäuerliche Bevölkerung an der Nord- und Ostsee schickte erstmal alle jüngeren Söhne, bisweilen aber auch alle Söhne, die ganze männliche Bevölkerung hinaus auf Seeschiffahrt und Walfischfang. Die Jungen von den kleinen Höfen wurden Matrosen, die von den großen gingen wohl auch auf die Seefahrtsschulen und wurden Steuerleute und Kapitäne. Die Leute, die aus der Landwirtschaft kamen, blieben der Regel nach nicht dauernd auf See. Nach 20jährigen Fahrten hatte ein großer Teil von ihnen im Alter von etwa 35 Jahren so viel verdient, um einen kleinen Grundbesitz, eine Mühle, eine Schenke, einen Laden zu kaufen oder bei Erbtöchtern auf Bauerhöfen begehrte Freier zu sein. Andere heirateten in jungen Jahren, ließen die Frau das kleine Gütchen bewirtschaften und zogen selbst auf allen sieben Meeren nach Erwerb aus, ein Pendant zu den Sachsengängern des Binnenlandes. Zweifellos hat dieser Nebenberuf viel dazu beigetragen, namentlich an den Nordseeküsten die bäuerlichen Verhältnisse gesund, die Höfe beisammen zu halten und der Landwirtschaft von außen her ständig Kapitalien zuzuführen. Wie groß diese Wirkung war, das ist kaum schon genügend untersucht worden, und ich möchte gern die Gelehrten unseres Ausschusses dafür interessieren.

„Wenn wir sagen ‚Seeluft macht frei', so denken wir dabei auch an den landsässigen Bauernstand der in der Nähe Hamburgs liegenden Küstengegenden. Wie dessen Denkart und Wesen durch die ständige persönliche Berührung mit dem Meere und allen Ländern, die es bespült, beeinflußt wird, diese Frage möchte ich den erfolgreichen Schriftstellern in unserem Ausschuß ebenfalls zur Behandlung empfehlen.

Digitized by Google

„Die Verhältnisse, die Fitger für 1870 schildert, bestehen ja nicht mehr unverändert, ich weiß nicht, ob ich nicht sagen muß: leider. Der Grund ist einmal, daß die Schiffahrt sich jetzt einigermaßen gleichmäßig aus dem ganzen deutschen Lande rekrutiert. Dann hat sich der Charakter der Schiffsarbeit geändert. Wenn Sie mir einen Vergleich gestatten wollen, bei dem Sie nur die eine Seite ansehen dürfen, möchte ich sagen: das Schiff war ein Dorf und ist jetzt eine Stadt geworden. Zu der ursprünglichen Beschäftigung von gleicher Art und gleicher Vorbildung sind an Bord eines modernen Dampfers alle möglichen städtischen Berufe getreten, vor allem zahlreiche Handwerker und Vertreter der Gastwirtschaft. Die Arbeit an den Maschinen repräsentiert die Großindustrie, der Arzt vertritt die freien Berufe, und über dem Ganzen steht ein hochgebildeter, durch Examina gegangener Beamtenstand.

„Immerhin aber sind vom deutschen Schiffsvolk auch heute noch mehr als die Hälfte eigentliche Seeleute, und von diesen wiederum schätzt man, daß die Hälfte aus den bäuerlichen Küstengegenden stammt. Die letzte Schätzung gilt für Hamburg. Je kleiner und weniger bekannt eine Hafenstadt ist, desto größer dürfte in ihr der Prozentsatz der Seeleute aus der nächsten Küstenlandschaft sein. Viele davon fahren auf Lebenszeit. So manche aber haben auch heute noch ihre Angehörigen auf eigenen Anwesen daheim, und andere kehren einmal dauernd in die Heimatdörfer zurück.

„Daß aus den Küstendörfern jetzt nicht mehr die Mehrheit der Bevölkerung auf See geht, liegt an der Ansiedelung der modernen Industrie, welche auch hier die Leute dauernd an sich zieht und mit ihren am Lande ererbten Kapitalien für immer dem Bauernstande entfremdet. Ob das vom Standpunkt der ländlichen Wohlfahrtspflege als ein Fortschritt anzusehen ist, das will mir zweifelhaft erscheinen. Jedenfalls ist diese Frage der Untersuchung so sehr wie irgend eine der Hausindustrien in in den Bergen wert. — Zur Seefischerei sind die Beziehungen der Landwirtschaft der Küsten wohl bis heute noch intimer geblieben wie zu der in den großen Häfen konzentrierten Seeschiffahrt."

Auf Grund dieser Darlegungen entschloß sich die Leitung des Ausschusses, durch besondere Erhebungen festzustellen, in welchem Umfange die bäuerliche Bevölkerung Deutschlands noch für die Rekrutierung der Handelsflotte in Betracht komme, wie weit insbesondere der Seemannsberuf als Saison- oder Nebenberuf der Inhaber landwirtschaftlicher Kleinbetriebe und als zeitweiliger Beruf des bäuerlichen Nachwuchses, der Hoferben und der jüngeren Söhne gegenwärtig vorkomme, und welche Folgen für das wirtschaftliche Gedeihen und das geistige Leben der landwirt-

Digitized by Google

schaftlichen Küstenbevölkerung dieser Nebenberuf habe. — Der Ausschuß für Wohlfahrtspflege hat den Verfasser dieses Berichts mit diesen Ermittlungen beauftragt und hat auf der einen Seite die Landwirtschaftskammern der Küstenprovinzen und durch die Vermittlung ihrer Vereine, Genossenschaften und Zeitschriften die landwirtschaftliche Bevölkerung, auf der anderen Seite die Organisation der deutschen Schiffahrt und die Interessenten in den Hafenstädten um Mitteilung einschlägiger Beobachtungen und Gutachten gebeten.

Allgemeines Ergebnis.

Auf diese Aufforderung hin ist mancherlei Material zusammengekommen. Insbesondere haben sich die Landwirtschaftskammern der Küstenprovinzen mit der Prüfung dieser Frage und mit der Beschaffung einschlägiger Sachverständigengutachten befaßt, ebenso einige Verbände ländlicher Genossenschaften, deren Wirkungskreis sich auf Küstendörfer erstreckt. Die Aufforderung durch Vermittlung der Fach- und Tagespresse hat zwar einige Zuschriften, aber kein brauchbares Material ergeben. Aus Kreisen der Schiffahrt sind außer einigen persönlichen Erfahrungen des Verfassers mehrere Notizen und Wendungen in den bereits in unserer Sammlung vorliegenden Berichten über die Lage der Seeleute in den Emshäfen, in Geestemünde und an der Ostseeküste heranzuziehen.

Dabei ergibt sich, daß vor einem Menschenalter ähnliche Verhältnisse, wie sie Fitger für Bremens Umgegend schildert, an der ganzen deutschen Meeresküste hin vielfach bestanden haben, und mannigfach werden sie uns in anschaulicher Form aus der lebendigen Erinnerung der einzelnen Gegenden heraus geschildert. Es ergibt sich, daß Reste davon noch jetzt zum Nutzen der beteiligten Personen und zum Vorteil der Schiffahrt bestehen, daß sich aber diese Erscheinung fast überall im Rückgange und im Schwinden, wenn nicht schon geschwunden, zeigt. Die Ursachen liegen teils bei der Landwirtschaft, teils bei der Schiffahrt. In beiden Gewerben sind in den letzten Jahren schwerwiegende Änderungen eingetreten.

Die Landwirtschaft will heutzutage auch in Mittel- und Kleinbetrieben wissenschaftlich und rationell betrieben werden. In den bäuerlichen Küstenbetrieben hat sich der intensive Betrieb großenteils erst in dieser Zeit Bahn gebrochen. Der bäuerliche Betrieb erfordert seitdem den ganzen Mann und eine gründliche Berufsbildung schon in der Jugend. Er erfordert, daß die Hoferben und ebenso die jüngeren Söhne, die sich später auf dem Lande seßhaft machen wollen, von vornherein diesen Be-

Digitized by Google

ruf ergreifen und seine Aufgaben gründlich kennen lernen; er läßt nicht mehr zu, daß diese die Seemannschaft als Durchgangsberuf für ein oder zwei Jahrzehnte ergreifen, um sich dann auf dem Lande zu besetzen. Bei diesem Modus würden die meisten den Aufgaben des landwirtschaftlichen Betriebes nicht mehr gewachsen sein. Es liegt auch meistens keinerlei Notwendigkeit mehr vor, die Söhne außerhalb des eigenen Betriebes zu beschäftigen. Im Gegenteil erfordert der fast chronische Leutemangel der Landwirtschaft die möglichst weitgehende Heranziehung aller Familienmitglieder im bäuerlichen Betriebe. Auch sonst bieten sich durch die Leutenot in der Landwirtschaft günstigere Chancen: allen Arbeitskräften als Lohnarbeiter, den tüchtigeren Kräften als Vorarbeiter, den wohlhabenderen Kreisen als Hofkäufer, Pächter, Rentengutsinhaber, als Leiter der Molkereien und anderer Genossenschaften usw. In vielen Gebieten ist die Industrie mit großem Arbeiterbedarf aufs Land hinausgezogen und bietet den nach anderer Beschäftigung ausschauenden Landkindern naheliegende und lohnende Beschäftigung. In manchen Bezirken sehen wir die Kriegsmarine tüchtige, auch bäuerliche Elemente dauernd an sich ziehen. Von erheblicher Bedeutung für diese Volksschichten ist endlich auch der große Aufschwung der deutschen Seebäder, der auf den Inseln und an den Küsten der landwirtschaftlichen Bevölkerung einen bequemeren und einträglicheren Nebenerwerb bietet und der dort auch Schiffer- und Fischerfamilien vielfach dem altüberkommenen Beruf entfremdet hat.

Ebenso wie die Landwirtschaft erfordert heutzutage aber auch die Schiffahrt den ganzen Mann. Früher war die Schiffahrt über die ganze Küste hin, zwischen Nordsee und Ostsee ziemlich gleichmäßig verteilt, sie wurde hauptsächlich mit Seglern betrieben. Wetter- und Eisverhältnisse, die Mängel der Häfen und die Geringfügigkeit des Verkehrs bedingten eine weitgehende Unterbrechung des Betriebes während des Winters und auch sonst längere Pausen für Ansammlung neuer Ladung in den Heimathäfen. Der Walfischfang und gewisse Arten der Frachtfahrt und Fischerei waren an bestimmte Jahreszeiten gebunden und gaben ihre Leute gerade zur Ernte frei. Da nun bei der Dezentralisation der Schiffahrt diese ihre Besatzung überall aus der nächsten Umgebung rekrutierte, konnten die Mannschaften jede Unterbrechung der Fahrten ohne besondere Kosten und Zeitverluste ausnutzen, um nach Hause zurückzukehren, die Verbindung mit der heimischen Landwirtschaft aufrecht zu erhalten, in der Heimat eine Familie und eine kleine Wirtschaft zu gründen, in dieser Wirtschaft von Zeit zu Zeit nach dem Rechten zu sehen und möglichst in der Bestell- und Erntezeit rasch einmal mitzuarbeiten. Jetzt aber ist unsere Schiffahrt

Digitized by Google

zum größten Teil, was den Bedarf an Personal anlangt, in Hamburg und Bremen konzentriert. Von den 49 663 Mann Besatzung der deutschen Kauffahrteiflotte, die das Kataster der Seeberufsgenossenschaft für Anfang 1903 verzeichnet, gehören allein 15 705 zur Sektion Bremen und 25 186 zur Sektion Hamburg, außerdem noch 1230 Mann zu Papenburg. Es bleibt also für die Ostsee nur noch ein kleiner Rest. Die 3153 Mann der deutschen Hochseefischereiflotte gehören sämtlich der Nordsee an. Die Ostseeküste hat nur noch eine beschränkte Zahl kleiner Fahrzeuge und einen sehr geringen Bedarf an Menschenmaterial. Der größte Teil der Nordseeschiffe aber fährt das ganze Jahr hindurch und gibt die Mannschaft kaum jemals zu einer nebenberuflichen Besorgung landwirtschaftlicher Arbeiten her. Der Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt hat den Mannschaftsbedarf insofern verschoben, als an Stelle von Matrosen vielfach Maschinenpersonal gebraucht wurde, ebenso Bedienungs- und Küchenpersonal usw., das sich naturgemäß aus städtischen Kreisen ergänzte. Erst der große Aufschwung unserer Handelsschiffahrt in den letzten Jahren hat ihren Matrosenbedarf wieder auf die alte Höhe gebracht. Nach den großen Häfen hat bei den modernen Verkehrsverbindungen der größte Teil der Küstenbevölkerung keine bequemere Verbindung als weitere Kreise des Binnenlandes. So ist mit dem Schwinden des Verkehrs aus den kleinen Häfen und mit den beschriebenen Verschiebungen auch die spezielle Verbindung zwischen Schiffahrt und Bauernschaft der Küsten gelockert. Wohl hat Bremen an der Nordseeküste, Hamburg in Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Pommern noch in gewisser Weise ein hauptsächliches Rekrutierungsfeld in bäuerlichen Gegenden. Wohl gibt die ganze Küste noch einige Mannschaften her. Doch steht nicht zu hoffen, daß die frühere, vorzugsweise und fast ausschließliche Verbindung zwischen Schiffahrt und Küstenbevölkerung in der alten Weise jemals wiederhergestellt oder gar weiter ausgedehnt werden kann. Die neuen Verhältnisse erfordern auch in dieser Hinsicht neue Formen der Rekrutierung. Das zeigt sich bei einer gesonderten landschaftlichen Betrachtung in mannigfacher Weise, und wenn diese Untersuchung die Erkenntnis bringt, daß die Rekrutierung der Seeschiffahrt aus bäuerlichen Kreisen der Küstenbevölkerung für unsere Volkswirtschaft nützlich gewirkt hat und teilweise noch wirkt, daß aber die alten Formen dieses Zusammenhangs immer mehr schwinden und sich nicht aufrecht erhalten lassen, daß man also nach neuen Formen suchen muß, um diesen Zusammenhang zu erhalten und wiederherzustellen, dann ist sie nicht umsonst angestellt worden.

Digitized by Google

Emsgebiet.

Unsere westlichste Seeküste, das Emsgebiet, ist in Deutschland diejenige Landschaft, in der sich bis zur Gegenwart die älteren Formen der Segelschiffahrt am meisten erhalten haben. Hier gibt es noch mehr hölzerne Segelschiffe als in jedem anderen Küstenbezirk. Es darf daher auch nicht wunder nehmen, wenn in dem Artikel dieser Sammlung über das Emsgebiet der Bearbeiter Spillmann noch einen starken Anteil der ländlichen Bevölkerung an der Seeschiffahrt konstatiert. Doch sei dieser Anteil im Schwinden. Von 1456 Seeleuten des Bezirkes waren nach ihm im Jahre 1902 im Lande 266 als Landwirte und 280 als Landarbeiter beschäftigt. Hier vollzieht sich demnach gerade jetzt die Entwicklung, die anderweit schon in der Vergangenheit liegt, daß nämlich die durch Besitz und Arbeit an das Land gebundenen Seeleute bei dem Rückgang der altüberkommenen Formen der Seefahrt nicht an den Großbetrieb der Dampfer Anschluß suchen und finden, vielmehr sich ganz auf das Land zurückziehen. Nur die jüngeren Seeleute gehen in der Mehrzahl in die Haupthäfen, um möglichst die Laufbahn zum Steuermann und Kapitän zu verfolgen. Die verminderte Zahl der jungen Seeleute, die in der Heimat bleiben, verfolgen nach wie vor das Ziel, von den Ersparnissen ein Haus und etwas Land zu kaufen. Sie heiraten früh und lassen die Frau das Feld bestellen, während sie selbst mit ihren Ersparnissen auf See zum Haushalt und zur Tilgung der Hypotheken beisteuern, um im Alter selbst sorglos auf dem Gütchen sitzen zu können. Die kleinen Reeder des Emsgebiets waren meistens vor allem Landwirte; fast alle Kapitäne und Matrosen hatten ein Haus und Ländereien. Deshalb, weil ihnen das Land eine Sicherung ihrer Existenz auf alle Fälle bot, hat sich auch der Rückgang der alten Segelschiffahrt und der kleinen Häfen minder hart fühlbar gemacht.

Oldenburg.

Aus Oldenburg liegen uns ausführliche Spezialberichte vor, welche aus der Mitte der landwirtschaftlichen Lokal- und Bezirksvereine auf Aufforderung der Landwirtschaftskammer hin nach privaten Ermittlungen oder nach Diskutierung in einer Vereinsversammlung erstattet wurden:

Im Jeverlande hat zum Teil die Nähe des Kriegshafens Wilhelmshaven der Berufswahl auch der ländlichen Bevölkerung aufs neue die Richtung auf die See gegeben. Seeschiffahrt als Nebenbetrieb der Landwirtschaft kommt in dem ganzen Bezirk nicht mehr vor. Jüngere

Digitized by Google

Söhne landwirtschaftlicher Besitzer oder landwirtschaftlicher Arbeiter wenden sich insbesondere im Bezirke Varel wohl dem seemännischen Berufe zu, freilich längst nicht mehr in dem Maße wie vor 15—20 Jahren. Nach der Schätzung aus dem landwirtschaftlichen Verein Varel dürfte die Zahl der jungen Leute, die zur See gingen, in letzter Zeit nie mehr als 9% der Konfirmanden betragen haben. Von diesen wende sich in höherem Lebensalter etwa der vierte Teil, vor allem Söhne aus minder gut situierten Kreisen, mit ihren Ersparnissen wieder dem Lande und zwar dort der Landwirtschaft, Gastwirtschaft oder einem anderen naheliegenden Gewerbe zu. Außer diesen Rekruten würden indirekt aus den ländlichen Bezirken der Handelsmarine insofern Leute zugeführt, als mit Rücksicht auf das nahe Wilhelmshaven viele Jungen Schlosser, Schreiber, Kaufmann usw. würden, um sich zum Eintritt in die Kaiserliche Marine passend vorzubereiten. Von diesen ginge später ein Teil auf die Handelsmarine über. In die Landwirtschaft kämen diese Leute nicht mehr zurück. Der Bericht erwartet, daß sich die Anziehungskraft der Anlagen in Wilhelmshaven in diesem Punkte für den Bezirk noch steigern wird.

Inniger als zwischen Seeschiffahrt und Landwirtschaft sind die Beziehungen noch zwischen See- und Küstenfischerei und Landwirtschaft. Im Bezirk des Vereins Varel liegen etwa 40 Familien der Fischerei ob, und zwar wird die Fischerei nur in einem einzigen Falle ohne Verbindung mit der Landwirtschaft betrieben. Alle anderen Fischereien sind mit dem Betriebe eines kleinen landwirtschaftlichen Anwesens auf das engste verknüpft. In Ansehung der geringen Fläche und Güte des hier in Frage kommenden Bodens geht das Urteil der landwirtschaftlichen Sachverständigen dahin, daß diese landwirtschaftlichen Betriebe ohne den Erwerb aus der Fischerei nicht aufrechtzuerhalten sein würden, ebensowenig aber die Fischerei ohne den landwirtschaftlichen Betrieb. Die Beschränkung auf einen der beiden Betriebe würde nach beiden Richtungen hin ein beträchtliches Kapital erfordern, das nicht vorhanden sei. Der Gewinn aus den 40 Fischereien wird auf 30—40 000 Mark geschätzt. Gerade in den Kreisen dieser Fischerei treibenden Landwirte herrsche die Neigung, die Söhne einen anderen Beruf mit Rücksicht auf die Möglichkeit, später in die Kriegsmarine einzutreten, wählen zu lassen. Jedoch würde dieser Abgang der Fischereibevölkerung durch anderweiten Zugang ausgeglichen. Aus der Vergangenheit wird berichtet, daß in den schlechtesten Zeiten der Landwirtschaft, zum Beispiel nach den Freiheitskriegen, mancher Landwirt seinen Besitz nur mit Hilfe der Fischerei hätte halten können. Der Ertrag der Fischerei sei in den letzten Jahren zurückgegangen. Doch wird

Digitized by Google

erwartet, daß sie wieder rentabler gemacht werden könne, wenn die Fischerei treibenden Landwirte, wie das in den sonstigen gewerblichen Nebenbetrieben der Landwirte überall mit großem Erfolge geschehen, für Fang und Absatz zur Genossenschaftsbildung schreiten würden.

Aus anderen Orten des gleichen Bezirks wird berichtet, daß bei dem bäuerlichen Nachwuchs gar keine Neigung mehr für die Handelsmarine vorhanden zu sein scheine — hier wirken anscheinend noch die Nachenschläge von dem Übergange zur Dampfschiffahrt nach — und daß der Nachwuchs auch für die landwirtschaftlichen Arbeiten dringend in Anspruch genommen sei. Ein Nebenerwerb durch Seeschiffahrt komme gar nicht oder „so gut wie gar nicht" vor. Aus einem Bezirk wird behauptet, daß ein solcher Erwerb auch früher selten gewesen sei. In dem Orte Bockhorn ist die Beschäftigung mit Seeschiffahrt und Fischerei importiert. Die fünf oder sechs Männer, die diesem Erwerb obliegen und im Dorfe Haus und Garten haben, haben sich dort niedergelassen, weil ihre Frauen aus dem Orte stammten.

Die zahlreichen Vereine der oldenburgischen Geest haben die Anfrage durchgesprochen und sind alle zu dem Resultat gekommen, daß ein Nebenerwerb durch Seeschiffahrt nicht vorkomme und die Frage für den Vereinsbezirk „nicht von Belang" sei und auch später keine Bedeutung gewinnen könne. Aus dem Verein Hude wird berichtet: „Als Nebenerwerb wird die Schiffahrt hier überall nicht mehr ausgeübt. Die wenigen Leute, die noch zur See gehen, fahren in der Regel auf Dampfern und machen nicht 1 % der Bevölkerung aus." — Für die Vergangenheit wird aus einigen Orten gesagt, daß auch die ältesten Leute sich einer derartigen Tätigkeit nicht zu entsinnen vermöchten, aus anderen dagegen, daß früher ein Teil der Einwohnerschaft nach Grönland zum Walfisch- oder Robbenfang zog, oder daß einzelne Landwirte sich auf kürzere Zeit in der Seeschiffahrt beschäftigt hätten und dieser Erwerb nicht ohne Bedeutung gewesen sei. Von der Grönlandfahrt seien die Schiffe so zeitig zurückgekehrt, daß die älteren Leute die Ernte wahrnehmen konnten, und diese blieben dann das Jahr über daheim. Die jüngeren gingen von den Fischfahrzeugen auf Segelschiffe über. Speziell aus dem Bezirke Ganderkesee wird berichtet, daß die kleinen Landwirte den Nebenerwerb in der Schiffahrt fast ganz aufgegeben hätten und nur noch wenige Seefahrer dort ansässig seien. Von den jüngeren Leuten müßten die Hoferben von vornherein in der Landwirtschaft helfen, um Ordentliches zu lernen und um den Eltern die notwendigste Hilfe zu leisten. Die „abgehenden" Kinder fänden jetzt in der Landwirtschaft weit höhere Löhne

oder aber in Gewerbe und Industrie der näheren Umgebung sehr lohnende Beschäftigung. Deshalb liege kein Anlaß mehr vor, zur See zu gehen.

Aus mehreren Orten der Wesermarsch wird uns angegeben, daß Seeschiffahrt als Nebenerwerb nicht mehr vorkomme, auch käme es sehr wenig vor, daß Söhne von Ortsangehörigen zur See gingen. In den meisten Orten sei auch früher die Verbindung mit der Seeschiffahrt nicht von Belang gewesen. Diesem gegenüber wird aus Berne berichtet, daß noch „vor etwa 20 Jahren sich fast aus jedem Hause, ob reich oder arm, ein Sohn dem Seemannsberuf widmete". Doch habe das ganz gewaltig nachgelassen. Die Industrie biete bessere Chancen. Fischerei liegt in der Gemeinde Schweiburg in Händen von Landwirten. Dort bestehen zwei Garnelenfischereigesellschaften, die von kleinen Landwirten und ihren Söhnen als Nebenerwerb betrieben werden.

Die Berichte aus dem binnenländischen Bezirk Oldenburgs, der münsterländischen Geest, gehen übereinstimmend dahin, daß Seeschiffahrt bei der dortigen bäuerlichen Bevölkerung gar nicht oder doch so äußerst selten vorkomme, daß diese Sache keine Bedeutung habe. Aus einzelnen Bezirken sind vor 30—50 Jahren zahlreiche Heuerleute und kleine Besitzer zu Schiff gegangen, und mehrere davon haben sich in etwa 10jähriger Dienstzeit ein Kapital erworben, mit dessen Hilfe sie sich niederlassen konnten. Heute fänden alle in der Landwirtschaft ausreichenden und lohnenden Erwerb.

Bremen.

Für Bremen und die Rekrutierung seiner Flotte verweisen wir auf die eingangs zitierten Ausführungen von Fitger, aus denen hervorgeht, daß der Anteil der bäuerlichen Umgegend an der Bemannung der Bremer Schiffe in neuester Zeit geringer geworden ist und daß das Binnenland und städtische Kreise in diese Lücke eingetreten sind. Andererseits ist in gewissem Gegensatz dazu auch auf die Abhandlung über die Geestemünder Seefischerei aufmerksam zu machen, in der betont wird, daß bei diesen Betrieben, die nicht die Arbeit des ganzen Jahres regelmäßig in Anspruch nehmen, die Mannschaften noch vielfach kleine Landgüter in Ostfriesland, Westfalen und den Ostseeprovinzen besitzen, auf denen ihre Familien leben und arbeiten. Die Männer unterbrechen ihre Fischereitätigkeit zur Bestellzeit und zur Ernte, um diese zu Hause zu besorgen. Ihre Triebfeder bei ihrem gefährlichen Berufe ist der Wunsch, der heimischen Wirtschaft größere Mittel zuzuführen. Der Doppelberuf wird

Digitized by Google

hier als durchaus geeignet hingestellt, dies Ziel zu erreichen, eine Befriedigung durch die eigene Arbeit und ein sorgenfreies Alter zu schaffen.

Hamburg.

In Hamburg liegen die Verhältnisse ähnlich. Der große Mannschaftsbedarf seiner Flotte betrifft nur noch etwas mehr als zur Hälfte eigentliche Seeleute, während daneben Maschinenpersonal, Bedienungspersonal und andere städtische Berufe eine große Rolle spielen. Von der eigentlichen seemännischen Bevölkerung sollen nach roher Schätzung etwa noch die Hälfte aus den Küstengegenden stammen. Doch ist dabei nicht zu ermitteln, wie viele davon der Landwirtschaft entstammen. Das eine läßt sich konstatieren, daß der aus bäuerlichen Kreisen kommende Ersatz noch immer als ein sehr wünschenswerter und tüchtiger Bestandteil der Schiffsmannschaft gilt. Aus der Hamburg-Amerika-Linie wird berichtet, daß diese einen Teil ihrer ständigen Mannschaften aus ländlichen Bezirken Mecklenburgs und Pommerns hat, wo die Leute ansässig sind und die Frau und die Familienmitglieder ihr kleines Anwesen bewirtschaften. Die Gesellschaft begünstigt die Anstellung solcher Leute und sucht ihnen auch nach Möglichkeit ihr Familienleben und die Lust am Dienst dadurch zu erhalten, daß sie diese Leute abwechselnd zwischen den regelmäßigen Reisen für die ganze Dauer des Aufenthalts der Dampfer auf der Elbe in die Heimat beurlaubt und ihnen damit mehr freie Zeit gibt, als sie ihren übrigen Mannschaften gewähren kann. — Die große Flotte der Leichter und Flußschiffe der Hamburg-Amerika-Linie, die auf der Elbe tätig sind, hat seit Jahren überwiegend mecklenburgische Mannschaft.

Schleswig-Holstein.

Für Schleswig-Holstein liegen uns wieder dankenswerte Ermittlungen der Landwirtschaftskammer und des Kieler Verbandes der landwirtschaftlichen Genossenschaften vor.

Von der Nordseeküste und der Unterelbe haben wir eine ganze Anzahl von Berichten. Im Norden, im Kreise Tondern, zeigt sich eine beträchtliche Verschiebung der Verhältnisse gegen früher. In früheren Zeiten war der Seemannsberuf der Haupterwerb der Inselfriesen, während deren Landwirtschaftsbetrieb im Sommer von den Frauen, Kindern und alten Männern besorgt wurde. Der Wohlstand der Insel Föhr stammt hauptsächlich aus dieser Zeit. Im Jahre 1860 gingen dort von den konfirmierten Knaben noch 60 % zur See, in den letzten Jahren nur 8 %. Auf Sylt liegen die Verhältnisse ebenso. Doch wird

Digitized by Google

von dort aus allerneuſter Zeit berichtet, daß „ſich ein vermehrter Zug zur See zeigt und die Jugend ſich künftig mehr der See zuwenden wird, als in den letzten 20 Jahren geſchehen". Früher haben ſich entſprechend dem ſtarken Zug zur See auf den Inſeln häufig Seeleute im Alter zur Ruhe geſetzt und auch nebenbei etwas Landwirtſchaft betrieben. Doch hat das mit der Abwendung von der Seefahrt jetzt faſt ganz aufgehört. — Ein weſentlicher Grund der Abwendung der Inſelbevölkerung von der Seefahrt liegt offenbar auch in der Entwicklung der Inſeln zu beliebten Bädern, woraus der Bevölkerung ein bequemerer und reicherer Nebenerwerb erwächſt und wodurch ſie in der Heimat zurückgehalten wird.

An der Feſtlandsküſte von Tondern iſt der Seemannsſtand nie ſtark vertreten geweſen und wird es nach Meinung der Berichterſtatter wohl auch in Zukunft nicht ſein. Als Nebenerwerb wird die Seeſchiffahrt von Landwirten dieſer Gegend faſt gar nicht betrieben. Küſtenfiſcherei wird von den in der Nähe des Meeres wohnenden ſelbſtändigen Landwirten nur für den Bedarf der eigenen Haushaltung betrieben. Dagegen gibt es manche Arbeiter, die zeitweiſe in der Landwirtſchaft, zeitweiſe in der Fiſcherei ihren Haupterwerb finden, während ſie außerdem noch eine kleine Wirtſchaft mit einigen Kühen und Schafen halten. Dieſer Fiſchereibetrieb iſt für die Landwirte nur von Vorteil. — Die Mitteilung über die Inſeln findet ihre Beſtätigung in einer von der Inſel Pellworm ſtammenden Auskunft, die betont, daß Seeſchiffahrt als Nebenberuf der bäuerlichen Bevölkerung, obſchon die Inſel meilenweit vom Feſtlande entfernt liege, merkwürdigerweiſe faſt gar nicht vorkomme. Auf der Inſel gebe es nur einige Stückgutſchiffer und einige Seefiſcher, die der Seehundsjagd, dem Garnelenfange, der Seemooſsfiſcherei uſw. während der Saiſon oblägen und die im übrigen ein Handwerk oder etwas Landwirtſchaft trieben. Einige wenige Söhne von kleinen Landwirten hätten den Seemannsberuf als Lebensberuf gewählt und ſeien Steuerleute oder Kapitäne geworden. Ebenſo wie in Pellworm liegen die Verhältniſſe in Nordſtrand. Auch im Huſumer Bezirk wird trotz der ausgedehnten Küſten von bäuerlichen Kreiſen keine Schiffahrt getrieben. Dieſe liegt in den Händen der Städter in Huſum und Friedrichſtadt. Auch die Nordſee-Halligen, die im Vereinsbezirk liegen und deren Bewohner früher faſt ausſchließlich zur See fuhren, liefern jetzt faſt gar keinen Zuſchuß für die ſeefahrende Bevölkerung. Es wurde wiederholt verſucht, die Halligenbewohner von neuem mehr zur Schiffahrt heranzuziehen, jedoch ohne jeden Erfolg. Immerhin muß betont werden, daß in dem kleinen Reſt von Seeleuten, der von den Nordſeeinſeln ſtammt,

Digitized by Google

die alte Tüchtigkeit und Tradition noch lebendig ist. Für die größten Hamburger Segelschiffe, die stählernen Schnellsegler, deren kühne Fahrten, deren tüchtige Führung und Mannschaft einen Weltruf haben, wird der Mannschaftsersatz mit Vorliebe von den Nordseeinseln geholt. Aus dem Verein Eiderstedt wird gleichfalls berichtet, daß Erwerb durch Seeschiffahrt der bäuerlichen Bevölkerung vollkommen fremd geblieben sei und in Anbetracht der ohnehin mangelnden Arbeitskräfte in der Landwirtschaft am besten auch weiter fernbliebe. Nur einige Arbeiterfamilien trieben an der Küste Wattenfischerei. Das gleiche wird auch aus Dithmarschen konstatiert. Auch dort kommt Seeschiffahrt als Nebenerwerb nicht in Betracht. Junge Leute aus bäuerlichen Kreisen widmen sich sehr selten dem Seemannsberuf. Aus Norderdithmarschen wird betont, daß sich mitunter junge Leute aus dem Landarbeiterstande dem Seemannsberuf oder der Küstenfischerei widmen. „Doch sind diese in der Regel für die Landwirtschaft so gründlich verloren, daß auch die ärmsten Küstenfischer in ihrer beschäftigungslosen Zeit sich weigern, auch gegen die höchsten Lohnangebote irgendwelche landwirtschaftliche Arbeit zu verrichten." Nur eine Ausnahme ist dem dortigen Berichterstatter von dieser Erscheinung bekannt.

An der Unterelbe, ganz nahe dem Gebiet der Hamburger Großschiffahrt, treffen wir wieder auf Bezirke mit engen historischen Beziehungen zur Schiffahrt, und hier haben sich beträchtliche und wohltätige Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Schiffahrt erhalten. Aus dem Steinburger Verein, der Gegend von Glückstadt, wird erzählt: „Bis etwa 1860 bestand eine enge Verbindung (der Landwirtschaft) mit der Walfischfängerei, welche in den Marschen einen großen Teil der Landarbeiter von Ende Februar bis Ende Juni beschäftigte. So waren reichlich Arbeiter vorhanden für die Ernte und die winterliche Drescharbeit, wohingegen im Frühling und Vorsommer die Landwirtschaft diese Kräfte gut entbehren konnte. Der Verdienst hing ab von dem Erfolg, da die Löhnung in bar sich nach dem Fangergebnis richtete, aber viele Jahre war er sehr gut, bis in den 50er Jahren allmählich der Walfischfang unergiebig wurde. Für einen Teil der Arbeiter trat dann der Störfang in der Elbe an die Stelle des Walfischfangs. Auch dieser beschäftigte viele Landarbeiter im Vorsommer, wenn in dem landwirtschaftlichen Betriebe der Marsch weniger Arbeitskräfte erforderlich sind. Seit etwa 10 Jahren ist indes die Störfischerei in der Elbe stark zurückgegangen, so daß jetzt nur noch sehr wenige Landarbeiter diesen Nebenverdienst suchen." Die Heringsfischerei, die seit einigen Jahren in Glückstadt

Digitized by Google

betrieben wird, beschäftigt meist Wanderarbeiter aus der Gegend von Lippe-Detmold, wenig einheimische. Außer der Seefischerei wurde früher in den Elbmarschen auch der Beruf als Seemann in vielen Fällen gewählt, häufiger als jetzt. Doch gehen aus dieser Gegend auch jetzt noch in nennenswertem Umfange junge Leute zur See. Diese lösen dann aber jede Verbindung zur Landwirtschaft, weil die weiten überseeischen Reisen der Hamburger Schiffe keine Nebenbeschäftigung erlauben. „Wohl aber kehrt später ein Teil der Seeleute mit größerem oder geringerem Vermögen in die alte Heimat zurück, und es gibt eine Anzahl früherer Seeleute, welche jetzt in den Elbmarschen Höfe oder kleine Landstellen besitzen und mit gutem Erfolg bewirtschaften." Noch wird darauf aufmerksam gemacht, daß der Gemüsebau in der Umgegend von Glückstadt mit der Flußschiffahrt eng verbunden ist, da viele Gemüsebauern gleichzeitig Ewerbesitzer sind und ihre Erzeugnisse selbst nach den Hafenstädten bringen. — Im Pinneberger Kreise liegen die Verhältnisse ähnlich wie in Steinburg. Auch hier sind die Beziehungen seltener geworden und es wird hervorgehoben, daß die ununterbrochene Tätigkeit der Hamburger Schiffahrt, die auch jede Störung durch Eis überwunden habe, eine Verbindung der Schiffahrt mit anderen Berufen ausschließe. Vordem seien viele Seeleute aus dem Kreise für den Winter in die Heimat zurückgekehrt. Damals wurden besondere Schiffermusterungen für die Dienstpflichtigen im Kreise angesetzt, während der Zeit, wo die meisten der Seeleute in ihrer Heimat anwesend waren. Seit einigen Jahren wurden diese eingestellt, weil fast niemand mehr erschien. Die Ewerfischer in Blankenese, deren Gewerbe zudem unter der Konkurrenz der Fischdampfer leide, hätten ebenfalls keine Beziehungen mehr zur Landwirtschaft, sondern machten während der Eiszeit einzelne Auslandreisen oder fänden auf den Eisbrechern Beschäftigung. — Mehr im Binnenlande, in Stormarn, soll die Seeschiffahrt für die landwirtschaftliche Bevölkerung gar nicht in Frage kommen.

Ostseeküste.

Wir kommen nunmehr zur Ostseeküste, wo der Umschwung allgemein noch größer ist, als an der Nordsee. Hier sind es weniger die veränderten Arbeitsbedingungen als das Schwinden der Seeschiffahrt, welche dort die bäuerliche Bevölkerung diesen Beziehungen entfremden. Noch vor 30 Jahren kamen von der Besatzung der deutschen Handelsmarine 18 310 Mann auf die Ostsee und 21 165 auf die Nordsee. Gegenwärtig gehören von den 53 000 Mannschaften unserer Handelsmarine

Digitized by Google

die allermeisten der Nordsee und nur etwa 7500 der Ostsee an. Unter diesen sind noch dazu ein Teil Maschinen- und Bedienungspersonal der Dampfer. Von den wenigen Leuten, die an der Ostsee auf den Schiffen gebraucht werden, stammt allerdings noch ein nennenswerter Teil vom Lande, behält seinen Wohnsitz auf dem Lande und seine Beziehungen zur Landwirtschaft bei. Doch ist das, wie gesagt, eine so geringe Zahl, daß sie für die Landwirtschaft jener weiten Provinzen kaum von irgendwelchem Belang ist und daß demgemäß sogar den offiziellen Vertretungen der Landwirtschaft die Beziehungen der bäuerlichen Bevölkerung zur Seeschiffahrt mehrfach ganz aus den Augen geschwunden sind.

An der schleswig-holsteinischen Ostseeküste hat im Kreise Hadersleben die Seeschiffahrt „früher geringe Bedeutung gehabt und jetzt noch geringere Bedeutung". Beträchtlicher ist schon im Kreise Apenrade der Einfluß. Landwirte haben freilich auch dort in der Schiffahrt keinen Nebenerwerb. Dagegen geht „aus der Landarbeiterbevölkerung alljährlich ein Teil junger Leute zur Schiffahrt und ein anderer geringerer Teil, teils auch verheiratete Leute, geht zur Seefischerei, um die an den Küsten wohnende ständige Berufsfischereibevölkerung dauernd zu vermehren. Alle diese Kräfte kehren nicht wieder zur Landwirtschaft zurück, sie sind dauernd verloren. An der Küste macht sich daraus für die landwirtschaftlichen Betriebe wohl ein etwas ungünstiger Einfluß bemerkbar, weil diese Arbeitskräfte verloren gehen; sehr groß ist er aber nicht". Aber auch in bäuerlichen Kreisen macht sich dieser Einfluß geltend. „Eine Anzahl jüngerer Söhne der bäuerlichen Besitzer, ganz besonders nördlich von Apenrade, gehen zur See, suchen ihr Kapitänsexamen zu machen, fahren 20 bis 30 Jahre zur See und kehren dann zurück, um sich Grundbesitz zu erwerben oder als Rentiers den Rest ihres Lebens zu verbringen". Diese Verhältnisse werden nach Meinung des Berichtes für absehbare Zeit bestehen bleiben, wie sie von jeher bestanden haben.

Im Sonderburger Bezirk gingen zur Zeit der Segelschiffahrt viele junge Leute zur See, doch hat das mit dem Aufkommen der Dampfer nachgelassen. Die wenigen Leute, die noch aus dem Bezirk auf See gehen, werden nach Meinung des Berichterstatters der Landwirtschaft dauernd entfremdet, und wenn sie nach längerer Seeschiffahrt nach Hause zurückkehren und sich in der Heimat niederlassen, sollen sie so viel Geld verdient haben, daß sie eine Beschäftigung in der Landwirtschaft nicht nötig haben. Küstenfischerei wird von einer Anzahl meist älterer Leute getrieben. — In Angeln kommt nach Gutachten des landwirtschaftlichen Bezirksvereins trotz der beträchtlichen Küsten-

Digitized by Google

ausdehnung die Schiffahrt für die Landwirtschaft gar nicht in Betracht. Das gleiche wird für den Landkreis Kiel berichtet, aus den Kreisen Plön und Oldenburg desgleichen. Aus dem Oldenburger Kreise wird erwähnt, daß wohl gelegentlich einige ehemalige Kapitäne sich im Kreise ankauften, daß sie aber die Landwirtschaft nicht mit Erfolg betrieben. Das steht freilich im Widerspruch zu einer vorher erwähnten Bekundung der gleichen Provinz. „In früheren Jahren wurden viele Söhne der besseren Familien der kleinen Seestädte Seefahrer von Beruf, um später die Schiffe der Familien als Kapitäne und Steuerleute zu führen. Die zahlreichen minderbegüterten Seefahrer der Küstenstädte und Umgegend gingen nach einer größeren Reihe von weiteren Seefahrten entweder zur Küstenschiffahrt oder zur Fischerei über. In neuerer Zeit, seitdem die Segelschiffahrt nicht mehr hat rentieren wollen und die eigenen Schiffe verkauft worden sind, hat die Beteiliguug der besser situierten Leute an der Handelsseefahrt so gut wie aufgehört." — Wie für die Nordseeinseln und für Alsen wird auch für die Insel Fehmarn berichtet, „daß eine solche Bedeutung für unsere Insel überall nicht besteht". „Es ist nicht zu verkennen, daß vor etwa dreißig Jahren eine recht bedeutende Zahl junger Leute, wenn sie die Schule verließen, sich dem Seemannsstande widmeten, es waren das aber meistens Söhne von Handwerkern aus der Stadt oder Söhne von tüchtigen Arbeitern — sogenannte Meisterknechte — von den Dörfern, in ganz vereinzelten Fällen Söhne von Bauern und Landleuten. Dies hat sich in den letzten zwanzig Jahren dahin geändert, daß gerade solche jungen Leute, die früher sich dem Seemannsstande widmeten, jetzt in Amerika ihr Glück versuchen und oft auch finden. Früher wurden aus der Stadt Burg a. F. wohl der vierte Teil der konfirmierten Knaben vor der sonst zur Konfirmation festgesetzten Zeit eingesegnet, weil sie mit den im Frühjahr ausgehenden Segelschiffen anmustern mußten, jetzt wird oft eine vorzeitige Konfirmation deshalb vorgenommen, weil die jungen Leute mit den im Winter hier auf Besuch gewesenen Verwandten frühzeitig im Frühjahr nach Amerika auswandern." — An dieser ganzen holsteinischen Ostseeküste kommt zudem in Betracht, daß die Nähe von Kiel viele, die sich der Seefahrt widmen wollen, der Kaiserlichen Marine zu dauerndem Dienst zulenkt und daß hier sich der steigende Mannschaftsbedarf der Kriegsmarine in einer Abwendung von der Handelsschiffahrt geltend macht.

Digitized by Google

Mecklenburg.

In Mecklenburg urteilt das Präsidium des Vereins kleiner Landwirte in Mecklenburg, daß „die Wechselwirkung zwischen Landwirtschaft einerseits und Seeschiffahrt und Seefischerei andererseits hierzulande in kaum nennenswertem Umfange vorhanden" sei. Der mecklenburgische Patriotische Verein hat nähere Ermittelungen angestellt, als deren Ergebnis uns aus Wismar und Ribnitz Berichte vorliegen. In den Ämtern Bukow und Wismar trieben die Landwirte Seeschiffahrt nicht als Nebenberuf, Seefischerei nur sehr wenig. Letztere falle überwiegend den Erbpächtern der kleinsten Wirtschaften zu. Aus der ganzen Gegend gingen sehr wenig Leute zur See, und zwar meist nur aus Kreisen, die keine Landwirtschaft trieben. Weder bei den Erbpächtern des Festlandes noch bei den Besitzern der Insel Poel seien Fälle bekannt, daß Bauernsöhne die Seeschiffahrt zum Beruf erwählten. Diese Verhältnisse beständen nach Meinung des Berichterstatters ähnlich seit Menschengedenken und würden wohl auch so bleiben.

Anders liegt es für die Vergangenheit und Gegenwart im Amt Ribnitz. Dort „gibt es eine ganze Reihe von Ortschaften, die in früheren Jahren fast den ganzen männlichen jungen Nachwuchs Jahr für Jahr hinaussandten, um als Matrosen, aber auch als Steuerleute und Schiffer auf dem Meere lohnenden Erwerb zu finden". Als solche Ortschaften werden vor allem die des Fischlandes: Wustrow, Barnstorf, Alt- und Niehagen, Dierhagen und Dändorf, aber auch Klockenhagen, Hirschburg, Müritz und Graal genannt. Der Schiffahrt widmeten sich in früheren Jahren wohl alle jungen Männer aus den genannten Ortschaften, mochten sie nun auf den Bauergehöften oder auf den kleineren landwirtschaftlichen Besitzstellen (Büdnereien) groß geworden sein. Einige, insbesondere die Anerben bäuerlicher Besitzstellen, widmeten sich nur für gewisse Jahre dem Seemannsberuf, später übernahmen sie bäuerliche Gehöfte, insbesondere die väterlichen, und mußten dann die Schiffahrt aufgeben. Andere, und zu diesen gehörten auch die Inhaber der kleineren landwirtschaftlichen Besitzstellen (Büdnereien), blieben dem Seemannsberuf bis ins hohe Alter hinein treu und befuhren als Matrosen, Steuerleute und Schiffer auf deutschen, aber auch auf englischen und holländischen Schiffen alle Meere der Erde. Während nun etwa um die Mitte des verflossenen Jahrhunderts die Beschäftigung mit der Schiffahrt sich immer lohnender gestaltete und einen ziemlichen Wohlstand für die genannten Schifferdörfer zur Folge hatte, vollzog sich, etwa mit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnend,

Digitized by Google

durch das Aufkommen der Dampfschiffahrt und den Niedergang der Segelschiffahrt ein bedeutender Umschwung. Trotzdem nun die Verhältnisse der Schiffahrt für die Bevölkerung der Schifferdörfer sich in der neueren Zeit ungünstiger gestalteten, und trotzdem viele in den Segelschiffen angelegte Kapitalien verloren gingen, so ist doch die Fischländer Bevölkerung bis heute dem Seemannsberufe nicht abhold geworden. Freilich gilt das hauptsächlich nur für die Büdner und deren Söhne (den auf dem Fischlande vorhandenen etwa 500 Büdnereien sind nur je 150 Quadratruten Ländereien zugelegt, und deshalb können diese Besitzstellen als selbständige ländliche Nahrungsstellen nicht in Betracht kommen). Dagegen kann für den bäuerlichen Besitz auf dem Fischlande festgestellt werden, daß die früheren Beziehungen zur Seeschiffahrt in neuerer Zeit erheblich gelockert sind. Immerhin sind die Spuren dieser früher so nahen Verbindung noch erkennbar, insofern nämlich die gegenwärtigen Inhaber verschiedener Erbpachthöfe auf dem Fischlande ehemalige Matrosen oder Schiffer sind. In den nicht zum Fischland gehörenden Dörfern ist die Zahl der Schiffahrt treibenden Bevölkerung sehr zurückgegangen. Das wird dadurch begünstigt, daß dort nicht nur die bäuerlichen Stellen, sondern auch die Büdnereien so viel Land haben, daß sie bei intensiver Betriebsweise selbständige Nahrungsstellen geworden sind. Aus diesen Ortschaften geht nur noch ein geringer Teil der Bevölkerung zur See, sie werden ihren Charakter als Schifferdörfer voraussichtlich in kurzer Zeit verlieren. Als Grund wird hier ganz besonders die intensivere Gestaltung des landwirtschaftlichen Betriebes hervorgehoben, die es erforderlich mache, daß die Hoferben von Jugend auf in die Landwirtschaft eingeführt würden, daß ferner ihre Arbeitskraft möglichst früh dem väterlichen Besitztume zugeführt werde. — Die mecklenburgischen Seeleute finden zum kleinen Teil Unterkommen in der sehr verminderten Flotte der heimischen Küsten. Sie sind aber hauptsächlich auch in den großen Nordseehäfen, vor allem in dem benachbarten Hamburg, als ein ins Gewicht fallendes Element der Schiffsmannschaften bekannt und geschätzt.

Pommern.

In Pommern erachtet die Landwirtschaftskammer, daß die zu einschlägigen Ermittlungen erforderliche Mühe als in keinem Verhältnis zu ihrem Interesse an dem Ergebnis stehend anzusehen sei. Hier ist also die alte Beziehung zwischen bäuerlicher Landwirtschaft und Seeschiffahrt dem verordneten Organ der Landwirtschaft bereits aus den Augen entschwunden. Und doch wird, wenigstens was den geringen Mannschafts-

Digitized by Google

bedarf der Stettiner und sonstigen pommerschen Reedereien anlangt, uns der Fortbestand des alten Zusammenhangs bis auf die Gegenwart bezeugt. Ein Teil der Stettiner Mannschaften stammt aus ländlichen Bezirken, geht im Winter nach Hause, wo die Leute ein kleines landwirtschaftliches Anwesen oder einen kleinen Fischereibetrieb in Besitz oder Pacht haben und wo ihre Familie wohnt. Nach dem in dieser Sammlung enthaltenen Berichte über pommersche Häfen gelangen diejenigen Leute, die eine kleine Wirtschaft durch Erbschaft oder Heirat besitzen, leichter zu bescheidenem Wohlstand. Aber auch wer sich mit Pachtland begnügen muß oder mit einem kleinen Häuschen, sei immer noch besser dran mit seiner Familie als die in den Städten ansässigen pommerschen Seeleute. In Pommern sei es geradezu das Bestreben aller ordentlichen Seeleute, eine kleine Wirtschaft zu erwerben und auf ihr die alten Tage zu verleben. Ähnlich wie in Mecklenburg seien auch in Pommern einige Schifferdörfer der Hauptsitz der Seeleute. Pommersche Seeleute vom Lande finden wir ähnlich wie auf pommerschen, auch vereinzelt auf mecklenburgischen Schiffen, wir finden sie besonders, wie das schon bei Hamburg berichtet worden ist, in den großen Flotten der hamburgischen und bremischen Reedereien, und auch von den dort Arbeitenden hat ein Teil den Wohnsitz im heimischen Dorfe beibehalten und damit auch die Beziehung zur heimischen Landwirtschaft, — den Wunsch, später zu dieser zurückzukehren. Freilich gilt das, wie gesagt, nur noch für eine kleinere Zahl. Der große Mannschaftszustrom aus der Blütezeit der Ostsee-Segelschiffahrt ist mit deren Zusammenbruch zum größeren Teil versiegt, nur zum kleineren Teil in die neuen Formen und Heimstätten unserer Schiffahrt abgeflossen. Die Umwandlung der Küstendörfer in Badeorte wird auch hier ihren Teil an der Entwicklung haben.

Was einzelne für die Seefahrt besonders günstig gelegene Gegenden in Pommern, in denen man das Vorkommen von Schiffahrt kannte oder vermutete, anlangt, so hat uns für diese der Verband pommerscher landwirtschaftlicher Genossenschaften Berichte von neun ländlichen Spar- und Darlehnskassen übermittelt, von Organisationen also, die in die wirtschaftliche Lage der Ortsbevölkerung einen besonders guten Einblick haben. — Im äußersten Westen Pommerns, bei Barth, wo den pommerschen Dörfern das mecklenburgische Fischland vorgelagert ist, findet sich noch eine ebenso rege Beteiligung der ländlichen Bevölkerung an der Seefahrt, wie sie vorstehend für das Fischland konstatiert wurde. Uns wird gesagt, daß in dieser Gegend 40—50 % der männlichen Bevölkerung zur See fahren oder es früher getan haben, daß die Seefahrer sich dort

Digitized by

hauptsächlich aus der ländlichen Bevölkerung rekrutieren, und daß sie gern nach 20- bis 30jähriger Tätigkeit zur See mit ihren Ersparnissen zu Hause bleiben, um sich in kleinem ländlichen Grundbesitz oder auch als Fischer zu beschäftigen. „Es gelingt noch vielen Seefahrern, sich ein kleines oder größeres Kapital zu sparen, sie kaufen sich davon eine Büdner- oder Bauernstelle, sind gern in der Landwirtschaft tätig und liegen zum Teil nicht zu hoch auf Zinsen, so daß sie ihrer Arbeit froh werden".

Anders sieht sich die Sache auf Deutschlands größter Insel, auf Rügen, an. Auch hier, wie auf den anderen Inseln, erscheint die Bevölkerung, allen unseren herkömmlichen Anschauungen zuwider, durch die moderne Ausbildung der öffentlichen, jedem zugängigen Verkehrsmittel, die den Schiffahrtsbetrieb für den eigenen Wirtschaftsbedarf überflüssig machen, und durch die Konzentration der Reederei in großen Hafenstädten, von der Schiffahrt geradezu abgeschnitten. Es wird in einem Berichte aus Rügen als seltsam besonders hervorgehoben, wie wenig die Schiffahrt als Beruf betrieben würde, obschon der größte Teil des Nachwuchses zur Marine ausgehoben würde. Aus drei Dörfern auf Rügen liegen uns Berichte vor, sowohl aus dem Norden wie aus dem Osten (Mönchgut). Darin werden Zahlen von 5 und 2% genannt, die von der männlichen Bevölkerung auf See gingen. Die älteren Seeleute stellten ihre Fahrten ein und bauten sich mit Vorliebe ein Logierhaus, eine Villa oder ein kleines Hotel von ihren Ersparnissen. Hier zeigt sich also sehr deutlich der Einfluß der Seebadentwicklung auf die Berufswahl der Küstenbevölkerung. Doch wird auch der Erwerb landwirtschaftlichen Grundbesitzes durch ehemalige Seeleute bezeugt, in einem Dorf im Innern sogar als die Regel angegeben. Fischerei findet sich besonders bei der ländlichen Bevölkerung von Mönchgut als Nebenberuf.

In der Gegend der Oder, südlich vom Haff, kommt die Schiffahrt in einigen Ortschaften wieder häufiger vor. In einem Orte sollen 30, in einem zweiten gar 50% der männlichen Bevölkerung Schiffahrt treiben. Freilich ist hierin die Binnenschiffahrt auf Oderkähnen und Flußdampfern mit eingerechnet. Doch erfolgt auch die Besetzung der Stettiner Seeschiffe zum guten Teil von hier aus. In dieser Gegend hat sich die früher allgemeinere und häufigere Erscheinung des Übergangs von der Seeschiffahrt zur Flußschiffahrt erhalten. Hier wird das in der Seeschiffahrt ersparte Kapital mehrfach zum Ankauf von kleinen Schleppdampfern und Kähnen benutzt und von den Flußschiffern dann etwas Landwirtschaft als Nebenberuf betrieben. Der gänzliche Übergang zur Landwirtschaft mit den ersparten Geldern wird als selten bezeichnet. Von

Digitized by Google

einem Dorfe auf Usedom wird gesagt, daß früher 60 % der dortigen männlichen Bevölkerung zur See fuhren, jetzt nur noch 30 bis 40 %. „Dauernd blieb oder bleibt keiner auf See. Nach längerer oder kürzerer Fahrt stellen sie diese ein. Die Minderzahl kauft sich einen kleinen Grundbesitz, die Mehrzahl wird (ländliche) Arbeiter". Früher seien die meisten Fischer geworden, doch hätten die stromfiskalischen Arbeiten sie aus diesem Beruf vertrieben.

Weiter östlich, wo man von den Stätten modernen Schiffahrtsbetriebes schon weiter entfernt ist, kommt Schiffahrt erheblich weniger vor. In einer Anzahl von Ortschaften aus der Gegend von Treptow wird die Prozentzahl der Seefahrer in der männlichen Bevölkerung auf 2 und 3 % angegeben, und zwar handelt es sich hier offenbar überwiegend um kleine Küstenfahrt. Denn in dem Bericht wird gesagt, die Seefahrer kauften sich dort gern ein kleines ländliches Grundstück oder seien nebenher als Fischer tätig. Die jüngeren kehrten nach Möglichkeit im Sommer auf rund vier Monate nach Hause zurück, um den Eltern bei der Ernte zu helfen. Östlich von Kolberg sind in einem größeren Küstendorfe jetzt nicht mehr als 1 % der männlichen Bevölkerung Seefahrer, während vor 50 und mehr Jahren in dem nämlichen Orte 16 % und vor 30 Jahren noch 4 % der Bevölkerung zu diesem Berufe gehörten. Von den alten Seefahrern wurden viele Fischer, kleine Landwirte oder landwirtschaftliche Arbeiter.

Westpreußen.

In Westpreußen kann die Landwirtschaftskammer nach Ermittlungen in den an der Ostsee gelegenen Kreisen Danzig, Neustadt, Danziger Höhe, Danziger Niederung und Elbing berichten, daß in dieser Provinz die Seeschiffahrt und Seefischerei lediglich von Berufsseeleuten und Berufsfischern ausgeübt wird. Mit ganz verschwindenden Ausnahmen komme es nicht vor, daß die Landwirtschaft treibende Bevölkerung einen Nebenerwerb in der Seeschiffahrt und der Seefischerei suche. Ebenso wenig gehe der bäuerliche Nachwuchs zeitweise in diesen Beruf. Dieser Zustand wird mit Rücksicht auf die Arbeiternot der Landwirtschaft und die in ihr notwendige gründliche Berufsbildung nur für vorteilhaft gehalten. „Unseres Wissens ist es ja überhaupt die allgemeine Erfahrung, daß sich die nicht-seemännische Bevölkerung gerade der Küstenstriche viel weniger für den Seemannsberuf erwärmt, wie die Bevölkerung im Binnenlande . . . Für die Rekrutierung der deutschen Handelsflotte kommt die bäuerliche Bevölkerung der hiesigen Provinz nicht in Betracht;

will jemand Seemann werden", so geht er zur Kaiserlichen Marine". Auch von der Seefischerei sei die bäuerliche Bevölkerung in neuster Zeit zurückgedrängt. Früher habe sie sich in den Küstendörfern an der Garnfischerei auf Lachse beteiligt. Seit der Einführung der Hochseefischereiboote mit Treibnetzen sei aber diese Küstenfischerei unrentabel geworden, und habe die Beteiligung der bäuerlichen Bevölkerung daran aufgehört. — Von dem geringen Mannschaftsbedarf der westpreußischen Schiffe kommt ein Teil noch aus den Küstendörfern, wo ihre Familien nebenher etwas Garten- und Landwirtschaft treiben, und diese Mannschaften werden lieber genommen und gelten als sittlich höherstehend als die aus den Städten. Hier wird ein Grund für den verminderten Zustrom zur Schiffahrt gerade darin gefunden, daß die sich anbietenden Jungen auf den wenigen heimischen Fahrzeugen nicht unterkommen und so keine geeignete Berufsausbildung finden können.

Ostpreußen.

Wie für Westpreußen und vielleicht noch um eine Nüance ungünstiger liegen die Dinge für Ostpreußen. Auch dort kann die verminderte Schiffahrt fast gar keine Leute mehr brauchen. Die Beziehungen dieses Berufs zur Bevölkerung und besonders auch zur Landwirtschaft sind deshalb naturgemäß gering geworden. In Ostpreußen — urteilt die Landwirtschaftskammer — dürfte es wohl kaum vorkommen, daß die bäuerliche Bevölkerung in der Schiffahrt Nebenerwerb sucht, ebenso dürfte sie nur ganz vereinzelt Fischerei betreiben. Die Angelegenheit habe für Ostpreußen keine Bedeutung. In gleichem Sinne wird auch von anderer Seite, vom Verbande ländlicher Darlehnskassen des Ermlandes, aus der Provinz berichtet

Neuere Maßnahmen für Rekrutierung der Handelsmarine aus der Küstenbevölkerung.

Damit übersehen wir einigermaßen die ganze deutsche Küste. Wir finden, daß diese in allen ihren Teilen noch vor einem Menschenalter fast allein den beträchtlichen Mannschaftsbedarf der deutschen Handelsflotte gedeckt hat, daß der Hauptersatz aus bäuerlichen Bezirken kam und daß Schiffahrt und Landwirtschaft von den nämlichen Leuten oder Familien regelweise oder häufig nebeneinander betrieben wurde und zwar mit gutem wirtschaftlichen und sittlichen Erfolge, daß die kleinen Landwirtschaften dabei gediehen und die Schiffahrt mit ihren Mannschaften gut versorgt war. Wir sehen aber, daß fast allenthalben dieser enge Zusammenhang aufgehoben oder sehr abgeschwächt worden ist. Das Prinzip der

Digitized by Google

modernen Arbeitsteilung und die intensivere Gestaltung sowohl der Landwirtschaft wie der Schiffahrt haben hier einen Wechsel bedingt, den wir nicht rückgängig machen oder aufhalten können. Soweit der Zusammenhang zu erhalten ist, soweit es möglich ist, daß Mannschaften aus ländlichen Orten zur See gehen, deren Familie auf dem Lande ihren Wohnsitz hat und eine kleine Wirtschaft besorgt, liegt die Erhaltung und Pflege dieses Zustandes in allseitigem Interesse. Für den Ausfall aber muß in anderer Weise auf Ersatz Bedacht genommen werden. Neben naturgemäßen und dauernden Ursachen sehen wir auch vorübergehende wirksam. Wenn die Entwertung der kleinen hölzernen Segelschiffe, der Verlust von Kapitalien, der Rückgang der Schiffahrt in der engeren Heimat ganze Gegenden zeitweise von der Berührung mit der Schiffahrt zurückgeschreckt hat, so liegt kein Grund vor, daß diese Wirkung die unmittelbar betroffene Generation überdauert. Uns wird berichtet, daß die Jungen an der Küste von Schleswig-Holstein neuerdings wieder mehr Lust zur Seefahrt hätten, ferner, daß in Ost- und Westpreußen ein Überangebot von Schiffsjungen vorhanden ist, das in jenen Provinzen nicht unterkommen kann. Wir sehen, daß in einer einzelnen Gegend der Rückgang der Segelschiffahrt eine vermehrte Auswanderung bedingt hat. Die neu auftretende ländliche Industrie hat einen Teil der von der Landwirtschaft abströmenden Arbeitskräfte der Schiffahrt weggefangen und zeitweise die größere Anziehungskraft bewiesen, worin mit Zunahme der Schiffahrt und mit einer ungünstigeren Lage der Industrie wieder ein Wechsel eintreten kann, denn die Handelsschiffahrt bietet strebsamen Leuten, wie gegenwärtig kaum ein anderer Stand, die Möglichkeit einer aufsteigenden, unter Umständen glänzenden Laufbahn. Jeder muß hier von der Pike auf dienen. Jedem stehen aber auch alle Chancen offen, und es ist sehr wohl möglich, mit den Ersparnissen aus der Matrosenzeit sich die höheren Kenntnisse für das Steuermannsexamen und ebenso später die für das Kapitänsexamen mit den Ersparungen als Steuermann zu erwerben. Die Stellung der Kapitäne und Offiziere der heut dominierenden großen Linien ist angesehen und lohnend, und selbst an Land zurück reichen bis in die technische Leitung der großen Reedereien und die Direktionsstellen der größten Gesellschaften, die Leitung der großen Hafenverwaltungen, der angesehenen Fachschulen usw. die Aussichten dessen, der als Schiffsjunge die Planken betritt. In den Badeorten der Küste bleiben mancherorten schon mehr Söhne zu Haus, als zum Badebetrieb notwendig sind, und haben keine Beschäftigung, wie sie den jungen, auf-

Digitized by Google

wachsenden Leuten dienlich ist. Das alles betrifft Elemente der ländlichen Küstenbevölkerung, die man zu ihrem eigenen Vorteil und zum Nutzen der Schiffahrt der Handelsmarine wieder zuführen kann, ohne daß man in die berechtigte Berufsscheidung zwischen Schiffahrt und Landwirtschaft störend eingreift und ohne daß die Landwirtschaft sich über Schädigung durch Entziehung weiterer Arbeitskräfte beklagen kann. Damit soll keineswegs gesagt sein, daß sich die Rekrutierung der Handelsflotte wieder auf die Küstenbevölkerung beschränken soll. Auch hier muß es heißen: „Das ganze Deutschland soll es sein"! Die Eroberungen, welche die seemännische Laufbahn neuerdings in allen Teilen des Binnenlandes gemacht hat, sollen gewiß nicht wieder preisgegeben werden. Die Einrichtungen und Agitationen, welche diese Kreise für den immer wachsenden Mannschafts- und Offiziersbedarf unserer Handelsflotte heranzuziehen bestrebt und geeignet sind, sollen wir sorgsam pflegen. Aber das schließt die Erkenntnis nicht aus, von der auch die Kaiserliche Marine ausgeht, daß in erster Linie die Küstenbevölkerung für diesen Beruf geeignet ist, ferner daß sich der Teil der Mannschaft, der aus der ländlichen Bevölkerung hervorgegangen ist und der in einer ländlichen Heimat und festen Familienbeziehungen dorthin einen starken sittlichen und wirtschaftlichen Anhalt hat, besonders gut bewährt hat, und es schließt den Wunsch nicht aus, diese Kreise in zeitgemäßer Form für die Handelsmarine wieder stärker heranzuziehen.

Einer der oben angezogenen Sachverständigenberichte aus Oldenburg spricht aus: „Einrichtungen, wie das unter dem Protektorat Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg stehende, zur Heranziehung und Erziehung tüchtiger Kapitäne für die Handelsmarine bestimmte Schulschiff Großherzogin Elisabeth, werden unzweifelhaft dazu dienen, jüngere Söhne landwirtschaftlicher Besitzer auch aus unserem landwirtschaftlichen Bezirk mehr und mehr zur Seeschiffahrt heranzuziehen". Das gilt zweifellos von vielen Teilen der ganzen Küste in ähnlicher Weise. Wenn der Berichterstatter über das Emsgebiet in diesen „Untersuchungen" von den Schulschiffen „ein Verdrängen der Niederdeutschen aus ihrem alten Erbe, der Herrschaft zur See", befürchtet, so ist dem gegenüberzustellen, daß ohne neue Einrichtungen, wie die Schulschiffe, die Niederdeutschen sich selbst immer mehr von diesem ihrem Erbe zurückgezogen haben und es in Stich zu lassen drohen. Einrichtungen, die nur die Heranziehung der Küstenbevölkerung im Auge haben, genügen dem Bedarf unserer Handelsmarine nicht mehr. Schon das Zurückbleiben der Küstenbevölkerung in der Volkszunahme gegenüber binnenländischen

Digitized by Google

Bezirken läßt die ersteren Rekrutierungsbezirke für sich allein als unzureichend erkennen. Andererseits ist nicht abzusehen, warum nicht in allen Einrichtungen, welche für Küsten- und für Binnenlandbevölkerung in gleicher Weise passen, die erstere die Vorteile, die ihre Jungen durch die frühe Vertrautheit mit der See haben, ausnutzen könnte. In der bezeichneten Arbeit über das Emsgebiet wird gegenüber den Schulschiffen die vermehrte Mitnahme von Jungen durch die Segelschiffe und die Bereitstellung staatlicher Mittel, um bedürftigen Jungen diese Karriere zu erschließen, empfohlen, fast genau das gleiche, was sich der neue, im März 1903 begründete „Hamburgische Verein Seefahrt" zum Ziel gesetzt hat, jedoch nicht im Gegensatz, sondern als Ergänzung und Verstärkung der Schulschiffsbestrebungen. Es handelt sich in der Tat darum, alle Mittel, die sich zur Erziehung eines tüchtigen seemännischen Nachwuchses bieten, nebeneinander zu benutzen und jedem davon eine möglichst weite Ausdehnung zu geben. Der Norddeutsche Lloyd hat in den letzten drei Jahren zwei Kadettenschulschiffe in Fahrt gestellt, auf denen junge Leute in mehrjährigem Dienst direkt für die Offiziersstellen der Bremer Handelsmarine herangezogen werden. Der Deutsche Schulschiffverein hat 1901 ein Schulschiff erbauen lassen, auf dem Schiffsjungen ein oder zwei Jahre lang ausgebildet werden, die nachher alsbald in die Praxis übergeführt werden und sich dann als tüchtige Matrosen, Steuerleute und Kapitäne bewähren sollen. Der „Hamburgische Verein Seefahrt" hat mit den hamburgischen Segelschiffsreedereien Abkommen getroffen, nach denen diese im Gegensatz zu der Massenerziehung der Schulschiffe auf ihren Segelschiffen kleinere Gruppen von 4–6 Schiffsjungen mitnehmen, die nach bestimmtem Plan und unter fachmännischer Aufsicht ausgebildet werden. Der Verein Seefahrt will ärmeren Jungen durch Beihilfen die Ausrüstung und das Lehrgeld beschaffen, damit auch diese die hier geplante beste Ausbildung zu tüchtigen Seeleuten erfahren können — wie übrigens auch bei der Leitung des Schulschiffvereins Freistellen gestiftet wurden. Mit diesen Einrichtungen eilt Deutschland in jüngster Zeit anderen Ländern voran. Sie ermöglichen, daß wieder eine größere Schar von jungen Seeleuten eine ordentliche Ausbildung erhält. Die in der Praxis immer mehr in den Vordergrund tretenden Dampfer eignen sich nicht zur Erziehung von Seeleuten zu den eigentlichen Facharbeiten dieses Standes, und doch brauchen sie ausgebildete Seeleute für ihre Offizier-, Unteroffizier- und Matrosenstellungen in immer größerer Zahl. Denn die paar Segelschiffe können ihnen diesen ganzen Bedarf nicht mehr ausbilden, abgesehen davon, daß wie auf Dampfern so auch auf den großen stählernen Segel-

schiffen das Bestreben der Kapitäne zu befürchten ist, die Jungen von den gefährlichen Arbeiten zurückzuhalten, weil der Kapitän für deren Unfälle eine schwere Verantwortung trägt, ohne daß er doch ein besonderes Interesse an ihrer Ausbildung und die Möglichkeit, ihre Arbeiten persönlich zu überwachen, hat. Andere Reeder und Kapitäne haben aus ähnlichen Gründen die Einstellung von Schiffsjungen ganz aufgegeben, seitdem vor einem Menschenalter der Jungenzwang, die gesetzliche Vorschrift, je nach der Größe der Schiffe einen oder einige Jungen mitzunehmen und auszubilden, in Wegfall gekommen ist. In Hamburg wird jetzt der weitaus größte Teil der Jungen auf Dampfern eingestellt, die ihnen keine allseitige seemännische Ausbildung gewähren können und sie zum Teil mit wenig förderlichen Arbeiten beschäftigen.

Im Jahre 1902 mußten von 698 Schiffsjungen, die in Hamburg angemustert wurden, 551 ihren Beruf auf einem Dampfer anfangen. So ist unsere moderne Schiffahrt auf die „Lehrwerkstätten zur See", die Schulschiffe und verwandte Einrichtungen geradezu angewiesen, damit die Erneuerung ihres Personals gesichert wird und damit alle, die Lust und Geschick zur Seemannschaft haben, in diesem Beruf passende Unterkunft und Ausbildung finden können, auch aus dem fernen Osten und aus abgelegenen Ortschaften, die bei dem Schwinden der Schiffahrt aus ihrem nächsten Gesichtskreis diese Laufbahn für verschlossen ansahen.

Um so wichtiger muß die Frage der Schulschiffe und der anderweiten, ähnlichen Ausbildung von Jungen nach festen neuen Plänen erscheinen, wenn es sich durch unsere Untersuchung zeigt, daß die Aufgabe nicht nur darin besteht, den altgewohnten Mannschaftsersatz von den Küsten durch Zuzug aus dem Binnenlande zu ergänzen, sondern daß gerade auch die Küstenbevölkerung dieses Hilfsmittels bedarf, um in zweckmäßiger Form sich fernerhin dem seemännischen Beruf widmen zu können, und daß es gilt, die fortschreitende Entfremdung unserer seetüchtigsten Volkskreise von dem Meere zum Stehen zu bringen. Sind die Schulschiffeinrichtungen und verwandte Bestrebungen erst soweit ausgedehnt, daß sie nicht nur allen an sie kommenden Anforderungen entsprechen, sondern auch werbend tätig sein können, dann dürfte es eine ihrer Aufgaben sein, auf den Inseln und in den ländlichen Küstengegenden ein Netz von Vertrauensmännern auszubilden, welche die alten Beziehungen der Bevölkerung zur See wiederherstellen.

Wie weite Volkskreise durch die Schulschiffe zum seemännischen Beruf herangezogen werden, das lehrt die Statistik des deutschen Schiffsjungenschulschiffes Großherzogin Elisabeth. Von den 121 Schiffsjungen,

die dort im Frühjahr 1902 eingetreten sind, stammen 64 aus den Küstenbezirken, 52 aus Mitteldeutschland und 5 aus Süddeutschland. Als Stand des Vaters ist nur in 6 Fällen „Seemann", nur in 9 Fällen „Landwirt" angegeben, daneben finden wir 12 Arbeiter, 33 Unterbeamte und Handwerker, 20 Subalternbeamte und Volksschullehrer, 8 höhere Beamte, Pastoren, Ärzte und Oberlehrer, 18 Kaufleute, 12 Gewerbetreibende, 3 Rentner. Von dem Jahrgang 1901 waren 60 aus den Küstenbezirken, 52 aus Mittel- und 7 aus Süddeutschland. Unter den Vätern waren 4 Landwirte und 9 Seeleute. Hauptsächlich waren die Väter Beamte, daneben Kaufleute und Handwerker. Bisher hat also das Schulschiff in der Tat vorwiegend neue Rekrutierungsgebiete der Handelsmarine erschlossen. In der Wiedergewinnung des alten Stammes, des Nachwuchses aus Landwirtschaft und Seeschiffahrt, haben diese Bestrebungen noch eine zweite, weite und lohnende Aufgabe vor sich.

d by Google

Die Lage der Seeleute im Weſergebiet.

Von

Dr. Böhmert, Bremen.

Digitized by Google

Vorwort.

Nur mit großen Bedenken übergebe ich die nachfolgenden Untersuchungen der Öffentlichkeit. Ich hatte mich zur Übernahme der Arbeit bereit erklärt, weil ich annahm, daß das vielseitige statistische Material über die Seeschiffahrt und über die Verhältnisse der Seeleute allein schon eine Bearbeitung rechtfertige und daß diese Bearbeitung mir als Statistiker leichter sein werde als manchem anderen. Je mehr ich aber in die Untersuchung der so außerordentlich komplizierten dienstlichen und häuslichen Verhältnisse der Seeleute eindrang, desto mehr mußte ich nicht nur die Unzulänglichkeit der vorhandenen Erkenntnisquellen, sondern vor allem auch die Schwierigkeiten erkennen, denen der Laie gegenübersteht, der sich über diese Zustände ein Urteil bilden will. Mehr als einmal habe ich meine Ansicht über wichtige Punkte nach eingehenderen Erkundigungen völlig reformieren müssen, und ich muß mir sagen, daß auch das in den folgenden Seiten Ausgesprochene nicht das letzte Wort sein würde, wenn ich die Zeit und die Möglichkeit hätte, in meinen Untersuchungen noch weiter fortzufahren. Ich möchte also meine Arbeit in erster Linie nicht als etwas Abschließendes, sondern nur als eine Anregung betrachtet wissen, die einem künftigen und mit dem Leben der Seeleute aus eigener Erfahrung gründlicher vertrauten Bearbeiter als Material dienen kann. Unter diesen Umständen habe ich mich eines eigenen Urteils nach Möglichkeit enthalten. Ich schildere die Tatsachen und gebe die Ansichten der Beteiligten, d. h. der von mir vernommenen Seeleute und Verbandsvorstände auf der einen und der Reeder, Schiffsführer, Aufsichtsbeamten ꝛc. auf der anderen Seite wieder. Ganz entbehren läßt sich aber das Abgeben eines Urteils natürlicherweise nicht, ja die Auswahl und die Anordnung der Tatsachen enthält meist selbst schon ein Urteil. In allen diesen Fällen handelt es sich selbstverständlich nur um meine rein persönliche Überzeugung, die ich mir in dem redlichen Bestreben, der Wahrheit näher zu kommen und

Digitized by Google

den Intereſſen der Schiffahrt und der in ihr beſchäftigten Perſonen zu nützen, gebildet habe. Nirgends ſpreche ich im Namen oder im Auftrage irgend einer Behörde. Ja um in dieſer, die Intereſſen des Freiſtaates, dem ich angehöre, ſo wichtigen Frage nicht in Konflikt mit meiner amtlichen Stellung zu geraten, habe ich es ſtrikte vermieden, in irgend einem Punkte die Anſicht der leitenden Behörden einzuholen oder anderes amtliches Material als das gedruckt vorliegende oder für die Öffentlichkeit beſtimmte zu benutzen.

Ein beſonderes Bedürfnis iſt es mir, an dieſer Stelle für das liebenswürdige Intereſſe, das ich auf allen Seiten für meine Arbeit gefunden habe, meinen aufrichtigen Dank abzuſtatten. Ohne dieſe weitgehende Unterſtützung wäre mir die Löſung meiner Aufgabe unmöglich geweſen. Ich habe dieſe Unterſtützung ſowohl auf ſeiten der Reedereien gefunden, von denen mir namentlich der Norddeutſche Lloyd in der rückhaltloſeſten Weiſe entgegengekommen iſt, als auf ſeiten der Seeleute und des Seemannsverbandes. Auch vielen anderen Privatperſonen, die dem ſeemänniſchen Leben nahe ſtehen oder früher nahe geſtanden haben, bin ich für manche wertvolle Auskunft verpflichtet.

Die Einteilung der Arbeit weicht etwas von der des Fragebogens, deſſen Zugrundelegung vom Verein für Sozialpolitik empfohlen war, ab. Insbeſondere habe ich die in Betracht kommenden geſetzlichen Beſtimmungen, ſtatt ſie bei den einzelnen Abſchnitten zu behandeln, vorweggenommen und ihrer Darſtellung ein beſonderes, etwas eingehenderes Kapitel gewidmet.

Bremen, im Mai 1903.

Dr. Wilhelm Böhmert.

Digitized by Google

Seeſchiffahrt und Reederei des Weſergebiets.

Für die Seeſchiffahrt des Weſergebiets ſind die beiden großen Bremiſchen Seehäfen: Bremen und Bremerhaven von überwiegender Bedeutung. Von den oldenburgiſchen und preußiſchen Seehäfen ſind beſonders Brake und Geeſtemünde hervorzuheben. Letzteres bietet namentlich auch als größter Fiſchereihafen Deutſchlands Intereſſe. Das Bremerhaven gegenüber liegende Nordenham hat ſeine Bedeutung für den großen Seeverkehr verloren, ſeitdem der Norddeutſche Lloyd ſeinen Betrieb nach Bremerhaven zurückverlegt hat, dagegen wird es für die Seefiſcherei, infolge der günſtigen Entwicklung der Dampfſeefiſchereigeſellſchaft „Nordſee", die dort ihre Niederlaſſungen hat, immer wichtiger. Als für die Hochſeefiſcherei wichtige Plätze ſind ferner noch das früher viel bedeutendere Elsfleth — von wo der Huntekanal nach Oldenburg abzweigt — und die Bremiſche Hafenſtadt Vegeſack hervorzuheben. Alle dieſe Plätze ſtehen aber hinter Bremen und Bremerhaven zurück. Die gewaltige Entwicklung des Seeverkehrs der Stadt Bremen gehört der jüngſten Zeit an. Noch vor 15 Jahren ſtand die alte Handelsſtadt vor der Gefahr, infolge der geringen Tiefe der Weſer und des zunehmenden Tiefgangs der Seeſchiffe zu einer Binnenſtadt zu werden. Bremen hat damals den Mut gehabt, auf eigene Koſten das ſchwierige Werk der Vertiefung der Unterweſer durchzuführen, nachdem ihm durch Reichsgeſetz vom 5. April 1886 die Möglichkeit gewährt worden war, von den bis Bremen gehenden Schiffen eine Schiffahrtsabgabe gemäß Art. 54 der Reichsverfaſſung zu erheben. Die Weſerkorrektion hatte den Erfolg, daß ſchon im Jahre 1895 Schiffe mit 5 m Tiefgang bis zur Stadt Bremen hinaufgelangen konnten, während die Weſer vor 1890 nur bis zu 2 1/2 m ſicheren Tiefgang bot. Seitdem hat ſich auch der Seeſchiffahrtsverkehr der Stadt von Jahr zu Jahr gehoben. Natürlicher Weiſe genügt dieſer Tiefgang nicht für die großen transatlantiſchen Paſſagier- und Schnelldampfer. Dieſe ſind nach wie vor auf die Häfen an der Mündung der Weſer angewieſen. Auch viele Frachtdampfer, die neuerdings immer größere Dimenſionen erhalten und deshalb vielfach einen Tiefgang von 6—8, ja noch mehr Metern nötig haben, können nicht bis zur Stadt Bremen hinaufgelangen. Der Seeſchiffahrtsverkehr der Weſerhäfen im Jahre 1900 verglichen mit dem des Jahres 1890 war folgender:

Tabelle 1. Zahl und Tonnenzahl der eingelaufenen Seeschiffe in den einzelnen Weserhäfen.

(Die Ziffern für die Dampfer sind in kleinem Druck unter den Hauptziffern wiedergegeben.)

Name der Häfen	1890		1900	
	Zahl der Schiffe	Tonnenzahl in 1000 Tonnen	Zahl der Schiffe	Tonnenzahl in 1000 Tonnen
Bremen	1137 242	173,4 72,5	2108 1173	895,8 701,6
Bremerhaven	1336 667	1177,8 1063,0	1407 855	1271,9 1172,3
Vegesack	59 6	5,0 1,6	26 3	3,4 0,5
Geestemünde	542 277	290,7 231,1	2343 2002	306,2 274,2
Blumenthal	—	—	144 76	69,6 51,2
Übrige preußische Weserhäfen[1]	163	12,8	144	6,5
Oldenburg (Hunte)	116	4,1	183 2	14,5 0,4
Brake	293 150	97,2 73,0	267 156	175,1 153,4
Nordenham	108 63	105,1 91,7	801 723	91,4 74,3
Übrige oldenburgische Weserhäfen[2]	310	10,2	404 8	17,3 2,9

Für die Bremischen Häfen liegen die entsprechenden Ziffern auch für 1902 vor. Der gesamte Seeverkehr betrug danach

	in Bremen	in Bremerhaven
Seeschiffe	2273	1577
davon Dampfer	1289	887
Tonnenzahl (in 1000 Tonnen)	1101,3	1443,8
davon Dampfer	887,6	1317,9

Von den nicht namentlich genannten Häfen hatte nur Elsfleth einige Dampfer zu verzeichnen, bei den übrigen Häfen handelt es sich meist um

[1] Dorumertief, Wremertief, Lehe, Lannhausen, Sandstedt Farge, Rönnebeck.

[2] Huntebrück, Elsfleth, Strohausen, Kleinensiel, Dedesdorf, Großensiel, Blexen, Tettenserssiel, Waddenserssiel, Burhaverssiel, Fedderwarderssiel.

kleine Fischereifahrzeuge. Die kleine Seefischerei kämpft einen hoffnungslosen Kampf gegen die Hochseefischerei mit Fischdampfern, die ihren Hauptsitz in Geestemünde und Nordenham hat. Zur Heringsfischerei, die meist mit Segelschiffen (sogenannten Heringsloggern) von Vegesack, Elsfleth und Geestemünde aus betrieben wird, sind die Fischereifahrzeuge dieser kleinen Fischer nicht geeignet. Die sonstigen kleinen, meist im Eigentum des Schiffers stehenden Kuffs, Tjalken, Schoner u. s. w. suchen ihren sich ständig mindernden Verdienst in Frachtfahrten nach Hamburg, England, teilweise auch dem Ostseegebiet, oder beim Leichtern der in die Weser einlaufenden großen Seeschiffe. Bis zum Anfang der neunziger Jahre wurde vielfach unter der Maske der Seefischerei ein schwunghafter Schnapshandel mit den in der Nordsee kreuzenden Seeschiffen betrieben. Diesem Unfug hat die scharfe Seepolizei, die seit dem internationalen Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See vom 16. November 1887 eingerichtet worden ist, ein Ende gemacht. Für den seemännischen Arbeitsmarkt sind die kleineren Weserorte ohne jede Bedeutung. Wichtiger sind die Hauptsitze der Hochseefischerei, wobei zwischen der mit Loggern betriebenen Heringsfischerei, die nur in den Sommermonaten betrieben wird und der Seefischerei mit Fischdampfern unterschieden werden muß. Die Fischdampfer sind kleine Dampfer, deren Nettotonnage selten mehr als etwa 50—70 Tonnen beträgt. Dadurch erklärt es sich, daß z. B. Nordenham im Jahre 1890 bei 93 Seedampfern eine größere Gesamttonnage aufwies als im Jahre 1900 bei 723 Dampfern. Im ersteren Jahre befanden sich unter den eingelaufenen Dampfern einige der Riesenschiffe des Norddeutschen Lloyd. Für die große Fahrt, sei es mit Segelschiffen sei es mit Dampfschiffen kommen nur vier Plätze in Betracht: die beiden Schwesterstädte Bremerhaven und Geestemünde, Bremen, und Brake. Diese vier Häfen und daneben noch Blumenthal nnd Vegesack sind daher auch die einzigen an der Weser gelegenen Plätze, wo ein Seemannsamt, also die Behörde, bei der die Anmusterung der Seeleute zu erfolgen hat, besteht.

Die Weser hat von jeher als einer der Hauptsitze der deutschen Reederei Bedeutung gehabt. Besonders bedeutend ist die Reederei des Wesergebiets im Verhältnis zu Hamburg für die große Segelschiffahrt und für die Hochseefischerei, wo sie der Hamburgischen gleichkommt, ja sie sogar übertrifft. Auch der Bremische Besitz an Seeleichtern, d. h. Schleppkähnen, welche von einem Hafenplatz zum anderen, z. B. vom Rhein und der Ems zur Weser, von der Weser zur Elbe und

Digitized b

wohl noch weiter geschleppt werden — ein immer größere Bedeutung gewinnender Schiffstyp —, ist größer als der Hamburgs. An Dampfschiffen besaß Bremen am 1. Januar 1901 303 zu 617 291 Bruttoregistertonnen, Hamburg dagegen 485 zu 1 186 470 Bruttoregistertonnen. Auch Hamburgs Dampferflotte ist somit an Zahl und Raumgehalt noch nicht doppelt so groß wie die Bremens, während der Hamburgische Seeverkehr den Bremischen um mehr als das dreifache übertrifft. Die Bremische Reederei nimmt also eine bedeutendere Stellung ein, als es dem Bremischen Handelsverkehr entsprechen würde, eine Tatsache, die auf den regen seemännischen Geist der Bevölkerung zurückzuführen ist. Die Reederei ist an den Schiffsverkehr nicht gebunden. Viele Schiffe sehen ihren Heimathafen fast niemals. Auch die Anmusterungen von Seeleuten und namentlich die von unbefahrenen Schiffsjungen sind im Wesergebiet von jeher im Verhältnis zum Handelsverkehr bedeutender gewesen als im Elbgebiet. Neuerdings ist das Verhältnis, was den seemännischen Nachwuchs anlangt, durch die Einstellung dreier Schulschiffe noch mehr zu Gunsten der Weser verschoben worden.

Die folgenden Zahlen, die wir dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrgang 1902 entnehmen, werden dies noch klarer machen.

	Seeverkehr (1900) in 1000 Tonnen der angekommenen Schiffe	Bestand an Seeschiffen in Tonnenbr. 1. Januar 1901	Angemusterte Vollmatrosen	Angemusterte Schiffsjungen
Hamburg und Cuxhaven	7 970	1 443 976	9 078	948
Bremen und Bremerhaven	2 168	833 860	3 224	566
Zusammen	10 138	2 277 836	12 302	1514
Also in Prozenten	%	%	%	%
in Hamburg	78,6	63,4	73,8	62,6
in Bremen	21,4	36,6	26,2	37,4

Um die Bedeutung der beiden Hansestäde für den deutschen Seeverkehr hervortreten zu lassen, fügen wir die entsprechenden Ziffern für das ganze Deutsche Reich hinzu:

Deutsches Reich	18 586	2 826 400	19 466	2788
davon entfallen auf die beiden Hansestädte	54,5 %	80,6 %	63,2 %	54,3 %

Digitized by Google

Am geringsten ist also das Übergewicht der Hansestädte bei der Anmusterung von Schiffsjungen. Für diese sind die kleineren Häfen an der Ostsee, aber auch wegen der Fischerei die kleineren Plätze an der Ems, Weser und Elbe wichtig. Übrigens haben die Hansestädte erst in den letzten Jahren wieder eine größere Schiffsjungenzahl zu verzeichnen. In den siebziger und achtziger Jahren wurden sie schon allein von Pommern und Mecklenburg weit übertroffen. Für die Jahre 1876—80 ergeben die Ziffern des Statistischen Jahrbuchs auf durchschnittlich jährlich 2448 angemusterte Schiffsjungen überhaupt nur 686 in Bremen und Hamburg angemusterte, also etwa 28 %. Neuerdings sind die Anmusterungen in der Ostsee wegen des rapiden Verfalls der dortigen Reederei stark zurückgegangen, während sie in den Hansestädten, namentlich auch infolge planmäßiger Bemühungen der Reeder, sich wesentlich gehoben haben. Wir werden auf diese wichtige Frage im Abschnitt „Die Schiffsmannschaft" noch zurückkommen. Die früher auf der Ostsee zuerst angemusterten Schiffsleute haben seit dem Rückgange der dortigen Reederei vielfach an der Elbe und Weser unterzukommen gesucht und nehmen zur Zeit bei der Bremischen Schiffsmannschaft der Zahl und Tüchtigkeit nach eine hervorragende Stellung ein.

Wohl in keinem Erwerbszweig haben die wirtschaftlichen Verhältnisse eine so totale Veränderung erlitten, wie in der Reederei. Auch die Reederei des Wesergebiets wurde dadurch betroffen, aber in wesentlich anderer Weise als die der Ostsee. Zwar haben auch hier die kleinen und mittleren Segelschiffe (Schoner, Briggs usw) einen fluchtartigen Rückzug angetreten, aber die großen hölzernen, neuerdings vorzugsweise eisernen Segler finden doch noch vielfach, so namentlich nach der pacifischen Küste Amerikas und nach anderen Teilen der Welt, wo die Kohlen in folge Mangels an Kohlengruben das zwei- und dreifache des hiesigen Preises kosten, lohnende Frachten. Auch für die Beförderung von Tabak werden Segelschiffe gern verwandt, weil der Tabak auf diesen längeren Reisen einen erfahrungsgemäß der Qualität sehr zuträglichen Fermentationsprozeß durchmacht. Einen schon erwähnten Segelschiffstyp, der erst neuerdings große Bedeutung gewonnen hat, stellen die *Seeleichter* dar, die zwischen den einzelnen Häfen der Nordsee und Ostsee hin- und hergeschleppt werden. Sie können im allgemeinen nur bei ruhigem Wetter fahren, zeichnen sich aber durch außerordentliche Ladefähigkeit, verhältnismäßig geringen Tiefgang und geringe Bemannung aus. Immerhin ist die Segelschiffahrt der Weser, wenn sie sich auch tapfer zu behaupten sucht, doch gegenüber der Dampfschiffahrt vollständig

Tabelle 2. **Dampferflotte des Wesergebiets**

Reedereien	Fischdampfer		Schleppdampfer		bis 500 Reg.-T.	
	Zahl	Reg.-T.	Zahl	Reg.-T.	Zahl	Reg.-T.
Norddeutscher Lloyd	—	—	12	1602	6	2134
Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“	—	—	2	361	—	—
Dampfschiffahrts-Ges. „Argo“	—	—	—	—	—	—
Dampfschiffahrts-Ges. „Neptun“	—	—	—	—	11	4466
Dampfschiffahrts-Akt.-Ges. „Triton“	—	—	—	—	—	—
Deutsche Dampffischerei-Ges. „Nordsee“	29	4 526	1	141	—	—
Schleppschiffahrts-Ges. „Unterweser“	—	—	8	660	—	—
Bugsier-Ges. „Union“	—	—	5	472	2	208
Oldenburg.-Portugies. Dampfschiffs-Reederei	—	—	—	—	3	1099[2]
Geestemünder Herings- und Hochseefischerei Akt.-Ges.	8	1 589[1]	—	—	—	—
Aktien-Gesellschaft „Atlantic“	—	—	—	—	—	—
Deutsch-Amerik. Petroleum-Ges.	—	—	—	—	—	—
Norddeutsche Seekabelwerke	—	—	—	—	—	—
Rickmers Reismühlen, Reederei u. Schiffb. Akt.-Ges.	4	561	2	155	1	115
Melchers & Co.	—	—	—	—	—	—
Joh. Stadtlander (Rabien & Stadtlander)	2	299[1]	—	—	—	—
J. Wieting	10	1 439	—	—	—	—
Alb. Köhler	5	698	—	—	—	—
H. Hohnholz	4	626	—	—	—	—
P. A. Wurthmann	4	603[1]	—	—	—	—
A. M. H. Christiansen	3	459[1]	—	—	—	—
C. C. H. Bösch	3	403	—	—	—	—
F. Busse	2	333[1]	—	—	—	—
Eide Siebs	2	290	—	—	—	—
Joh. Fr. Lampe	2	274	—	—	—	—
J. W. Jacobs	2	273	—	—	—	—
Joh. Wilh. Herm. Siebert	2	265	—	—	—	—
C. Kämpf	2	260[1]	—	—	—	—
H. Fitzfield	2	253[1]	—	—	—	—
F. Alb. Pust	1	150[1]	—	—	—	—
v. Riegen & Co.	1	145[1]	—	—	—	—
Joh. Diedrich Stürcken	—	—	—	—	2	408[2]
H. Addicks	—	—	2	76	—	—
Julius Telge	—	—	2	56[2]	—	—
Joh H. Freudenberg	—	—	1	38	—	—
H. Tanelsberg	—	—	1	35	—	—
Borchert Ficke	—	—	1	21[1]	—	—
H. Rabeling	—	—	1	17[2]	—	—
Fr. Suhren	1	122	—	—	—	—
Schilling & Co.	1	129[1]	—	—	—	—
Rerderei-Ges. „Die Schlei“	—	—	—	—	1	138[1]
P. F. Asmussen & Genossen	—	—	—	—	1	57[1]
Zusammen	90	13 697	38	3634	27	8625

[1] Preußische Dampfer. [2] Oldenburgische Dampfer.

Digitized by Google

am 1. Januar 1901

Andere Dampfer														Insgesamt	
500–1000 Reg.T.		1000–1500 Reg.T.		1500–2000 Reg.T.		2000–3000 Reg.T.		3000–5000 Reg.T.		5000–10000 Reg.T.		über 10000 Reg.T.			
Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.
10	8 252	6	8 044	13	22 903	4	9 073	19	76 421	29	165 533	10	111 608	109	405 570
3	2 413	1	1 036	2	3 526	16	42 900	6	21 575	8	45 634	–	–	38	117 445
7	5 529	10	11 451	3	5 100	5	11 176	1	3 137					26	36 393
30	20 725	3	3 462	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	44	28 653
–	–	–	–	3	4 521	–	–	–	–	–	–	–	–	3	4 521
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	30	4 667
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	660
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	7	680
2	1 696[3]	–	8 550[2]	2	3 032[2]	–	–	–	–	–	–	–	–	14	14 377[3]
–	–	7	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	1 589[1]
–	–		1 114	–	–	–	–	1	3 384	–	–	–	–	2	4 498
–	–	1	–	–	–	4	10 956[1]	2	6 329[1]	–	–	–	–	6	17 285[1]
–	–		1 494[2]	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1 494
1	826	1	–	2	3 372	–	–	–	–	–	–	–	–	10	5 029
–	–		1 457	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	1 457
2	1 599	1	–	–	–	1	2 384[1]	–	–	–	–	–	–	5	4 282
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	1 439
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	5	698
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	626
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4	603
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	459
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	3	403
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	333
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	290
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	274
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	273
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	265
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	260
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	253
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	150
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	145
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	408
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	76
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	56
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	38
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	35
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	21
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	17
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	122
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	129
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	138
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1	57
55	41 040	30	36 608	25	42 454	30	76 489	29	110 846	37	211 167	10	111 608	371	656 168

Segelschifffflotte des Wesergebiets

Reedereien	Fischlogger, Fischewer und Kutter		Kutter, Kähne, Tjalken, Kuffs	
	Zahl	Reg.-T.	Zahl	Reg.-T.
Bremische				
Norddeutscher Lloyd	—	—	—	—
Bremen-Vegesacker Fischerei-Ges.	20	1573	—	—
Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“	—	—	—	—
Schleppschiffahrts-Ges. „Unterweser“	—	—	—	—
Deutsche Dampffischerei-Ges. „Nordsee“	—	—	—	—
Reederei „Visurgis“	—	—	—	—
D. H. Wätjen & Co.	—	—	—	—
Rickmers Reismühlen, Reederei u. Schiffsb. Akt.-Ges.	—	—	—	—
Siedenburg, Wendt & Co.	—	—	—	—
Tidemann & Co. Kommges. a. A.	—	—	—	—
C. A. Bunnemann	—	—	—	—
D. Cordes & Co.	—	—	—	—
Boyes & Ruyter	—	—	—	—
Fritze & Co.	—	—	—	—
Diedr. Heinrichs	—	—	—	—
Pflüger & Co.	—	—	—	—
Klingenberg & Co.	—	—	—	—
C. H. H. Winter	—	—	—	—
C. A. H. Witte	—	—	—	—
Fr. Roters	—	—	—	—
H. Bischoff & Co., J. D. Rossini	—	—	—	—
Johann A. Brunken	—	—	—	—
Gebr. Kulenkampf	—	—	—	—
Schramm & Co.	—	—	—	—
Johann Fr. Arens	—	—	—	—
Stisser & Co.	—	—	—	—
Valleer	—	—	—	—
Franzius, Henschen & Co.	—	—	—	—
Ch. H. Dreyer	—	—	—	—
Claus Dreyer	—	—	—	—
Andere Privatreeder (6)	1	100	2	179
Schiffer, zugleich Reeder	2	48	1	70
Zusammen	23	1721	3	249

am 1. Januar 1901

Logger, Galioten, Schoner, Briggs		Barken unter 1000 Reg.T.		Barken über 1000 Reg.T.		Vollschiffe		Seeleichter		Insgesamt	
Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.
Segelschiffe											
—	—	—	—	—	—	1	2 581	79	22 825	80	25 406
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	1 573
—	—	—	—	—	—	—	—	12	4 534	12	4 534
—	—	—	—	—	—	—	—	21	7 949	21	7 949
—	—	—	—	—	—	1	1 148	—	—	1	1 148
—	—	—	—	—	—	10	20 067	—	—	10	20 067
—	—	4	3541	3	3 599	11	22 996	—	—	18	30 136
—	—	—	—	—	—	8	16 939	6	3 829	14	20 768
—	—	—	—	—	—	6	9 829	—	—	6	9 829
—	—	—	—	—	—	4	9 281	—	—	4	9 281
—	—	—	—	—	—	3	6 206	—	—	3	6 206
—	—	—	—	2	2 994	3	4 809	—	—	5	7 803
—	—	—	—	—	—	3	6 609	—	—	3	6 609
—	—	—	—	—	—	2	4 075	—	—	2	4 075
—	—	—	—	3	3 998	3	3 857	—	—	6	7 855
—	—	—	—	3	4 034	2	3 536	—	—	5	7 570
—	—	1	835	3	4 229	2	3 178	—	—	6	8 242
—	—	—	—	—	—	2	3 099	—	—	2	3 099
—	—	—	—	3	3 713	—	—	—	—	3	3 713
—	—	—	—	1	1 340	2	2 881	—	—	3	4 221
—	—	1	757	2	2 051	—	—	—	—	3	2 808
—	—	—	—	1	1 876	—	—	—	—	1	1 876
—	—	—	—	1	1 432	—	—	—	—	1	1 432
—	—	—	—	1	1 384	5	8 781	—	—	6	10 165
—	—	—	—	—	—	1	1 478	—	—	1	1 478
—	—	—	—	—	—	1	1 470	—	—	1	1 470
—	—	—	—	—	—	1	1 420	—	—	1	1 420
—	—	1	947	—	—	—	—	—	—	1	947
—	—	1	836	—	—	—	—	—	—	1	836
3	370	—	—	—	—	—	—	—	—	3	370
3	426	—	—	—	—	—	—	—	—	6	705
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	118
6	796	8	6916	23	30 650	71	134 240	118	39 137	252	213 709

Reedereien	Fischlogger, Fischewer und Kutter		Kutter, Kähne, Tjalken, Kuffs,	
	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.
Oldenburgische				
Elsflether Heringsfischerei, Akt.Ges.	11	955	—	—
C. H. H. Winters	—	—	—	—
G. A. Schiff	—	—	—	—
Cl. D. G. Haye	—	—	—	—
Gerh. Eilers	—	—	—	—
J. H. E. tom Dieck	—	—	—	—
J. G. Lübken	—	—	—	—
J. C. H. W. Reynaber	—	—	—	—
Gerd Bolte	—	—	—	—
J. H. Nicolai	—	—	—	—
G. O. Köster	—	—	—	—
C. Paulsen	—	—	—	—
E. F. C. Tobias	—	—	—	—
J. W. G. Hendorf	—	—	—	—
F. E. Schäffer	—	—	—	—
H. D. F. Thyen	—	—	—	—
H. Arnold	—	—	—	—
D. Oltmann	—	—	—	—
Andere Privatreeder (18)	—	—	13	889
Schiffer, zugleich Reeder	16	254	60	3163
Zusammen	27	1209	73	4052
Preußische				
Joh. Wallenstein	—	—	—	—
W. Schuchmann	—	—	—	—
Schiffer, zugleich Reeder	5	139	12	598
Zusammen	5	139	12	598

ins Hintertreffen geraten, eine auch für die Mannschaftsverhältnisse folgenschwere Tatsache.

Was die Betriebsform der Seeschiffahrt in rechtlicher Hinsicht anlangt, so ist die Partenreederei, welche in § 490—509 des Handelsgesetzbuchs geregelt ist, nur von ganz geringer Bedeutung. Sie besteht hauptsächlich noch bei Segelschiffen, namentlich bei solchen der Oldenburgischen Flotte, neuerdings auch bei Hochseefischdampfern. Gegenüber

Digitized by Google

Logger, Galioten, Schoner, Briggs		Barken unter 1000 Reg.T.		Barken über 1000 Reg.T.		Vollschiffe		Seeleichter		Insgesamt	
Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.	Zahl	Reg.T.
Segelschiffe											
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	955
—	—	1	997	4	5 406	—	—	—	—	5	6 403
—	—	1	854	3	3 608	1	1690	—	—	5	6 152
—	—	2	1 843	2	2 527	1	1004	—	—	5	5 374
—	—	4	2 908	2	2 162	—	—	—	—	6	5 070
—	—	—	—	3	3 960	—	—	—	—	3	3 960
—	—	2	1 484	2	2 346	—	—	—	—	4	3 830
—	—	—	—	3	3 670	—	—	—	—	3	3 670
—	—	2	1 527	1	1 432	—	—	—	—	3	2 959
—	—	1	617	2	2 133	—	—	—	—	3	2 750
—	—	2	1 667	1	1 040	—	—	—	—	3	2 707
—	—	2	1 279	1	1 228	—	—	—	—	3	2 507
2	722	—	—	1	1 351	—	—	—	—	3	2 073
—	—	1	904	1	1 086	—	—	—	—	2	1 990
—	—	1	811	—	—	1	1117	—	—	2	1 928
3	765	—	—	—	—	—	—	—	—	3	765
3	465	—	—	—	—	—	—	—	—	3	465
2	356	—	—	—	—	—	—	—	—	2	356
2	211	1	912	1	1 076	1	1051	—	—	18	4 139
1	109	—	—	—	—	—	—	—	—	77	3 526
13	2628	20	15 803	27	33 025	4	4862	—	—	164	61 579
Segelschiffe											
—	—	—	—	—	—	2	3595	—	—	2	3 595
4	602	2	1191	—	—	—	—	—	—	6	1 793
2	67	—	—	—	—	—	—	—	—	19	804
6	669	2	1191	—	—	2	3595	—	—	27	6 192

der Aktiengesellschaft und den anderen handelsrechtlichen Gesellschaftsformen kommt sie kaum in Betracht und wird bei Segelschiffen, für die sie die vorwiegende Rechtsform der Reederei bildete, kaum mehr neu errichtet. Die früher häufigen hohen Gewinne sind hier jetzt sehr selten geworden. Bei weitem die wichtigste Betriebsform ist die Aktiengesellschaft. Sie herrscht bei der Dampfschiffahrt fast unumschränkt und dringt neuerdings auch in der Segelschiffahrt vor, wo die Herings-

fischerei und der Verkehr mit Seeleichtern ganz in ihren Händen sind. Im übrigen ist in der großen Bremischen Segelschiffahrt vorläufig die große Handelsgesellschaft noch vorherrschend. Man kann das Verschwinden der alten Partenreederei, so notwendig es auch für die weitere Entwicklung war, in mancher Hinsicht bedauern. Sie erleichterte es dem Kapitän, und unter Umständen auch der Schiffsmannschaft, sich an dem Gewinn ihrer Arbeit zu beteiligen. Fast immer war der Kapitän zugleich Eigentümer einer oder mehrerer Schiffsparten. Ein reines Eigentumsverhältnis des Kapitäns an dem Schiff kommt bei Dampfern der Weserflotte nicht vor. Bei Segelschiffen ist es hie und da vorhanden, aber nur bei kleinen Schiffen, zu deren Bau Verwandte und Freunde das Geld beigeschossen haben.

Im ganzen war der Kapitän Eigentümer bei 2 Bremischen, 16 Oldenburgischen und 5 Preußischen Fischewern und bei 73 der kleineren Frachtfahrzeuge (Kuffs, Tjalken, Kutter ꝛc.) Bei Schonern kam ein Eigentumsverhältnis des Kapitäns nur drei Mal vor und bei größeren Seglern der Weserflotte überhaupt nicht.

Nähere Auskunft über die Größe der einzelnen Reedereien und die gesamte Tonnage der ihnen gehörenden Schiffe giebt die Tabelle 2, die sich allerdings auf den Stand vom 1. Januar 1901 bezieht. Seitdem sind schon wieder mehrere kleinere Segelschiffreedereien verschwunden.

Laut dieser Tabelle ist nach der Tonnenzahl die größte Segelschiffreederei die Firma D. H. Wätjen & Co. mit mehr als 30 000 Tonnen, die drei nächstgrößten waren drei Aktiengesellschaften: der Norddeutsche Lloyd (vorzugsweise mit einem großen Bestande von Seeleichtern), die Aktiengesellschaft Rickmers, Reismühlen und die Reederei Visurgis. Von der gesamten Tonnage der Segelschiffe (281 580 Tonnen brutto) gehörten 101 445, also rund 36 % den Aktiengesellschaften. Auf Schiffe, bei denen der Kapitän Reeder war, entfielen nur 4448 Tonnen brutto, also etwas mehr als 1½ %. Von der gesamten Dampfertonnage (656 236 Tonnen brutto) entfielen dagegen auf die Aktiengesellschaften 642 929 Tonnen brutto (98 %); auf den Norddeutschen Lloyd allein 405 570 Tonnen brutto (61 %), auf die übrigen Reedereien nur 2 %. Seitdem hat sich das Verhältnis noch weiter zu Gunsten der Aktiengesellschaften verschoben. Da nun die Bemannung der Dampferflotte, wie noch weiter unten gezeigt werden wird, die der Seglerflotte um das vierfache übertrifft, so sind für den Arbeitsmarkt die Verhältnisse bei den Aktiengesellschaften vollständig maßgebend und es wird meist genügen, diese zu untersuchen. Für die Stadt Bremen kommen dabei hauptsächlich die

Digitized by Google

Reedereien Hansa, Argo und Neptun in Betracht, für Bremerhaven der Norddeutsche Lloyd, der seine Mannschaft dort anheuert.

Um den Rückgang der Segelschiffe zu kennzeichnen, seien noch folgende Zahlen aus dem Jahrbuch für Bremische Statistik angegeben:

Die Zahl der Schiffe der Weserflotte nach einzelnen Schiffsarten betrug:

Tabelle 3.

	Dampfer	Vollschiffe	Barken	Briggs	Andere Segelschiffe
1857	5	82	154	77	194
1867	18	66	181	85	208
1877	65	65	197	65	127
1887	135	94	184	26	98
1897	306	75	106	8	238
1901	402	60	97	2	304

Die Zunahme der „anderen" Segelschiffe ist die Folge der Entwicklung des schon erwähnten Seeleichterverkehrs.

Der Seeberufsgenossenschaft gehörten an:

Tabelle 4.

1. Jan.	Reeder	andere Betriebe	Segelschiffe		Dampfschiffe, darunter Fischdampfer in ( )
			aus Holz	aus Eisen	
1888	142	6	294	64	125
1889	138	6	259	76	132
1890	127	6	220	84	152
1891	133	7	207	96	170
1892	128	7	175	114	176
1893	134	7	164	127	184
1894	131	7	149	132	189
1895	129	7	130	138	190
1896	107	7	109	133	233 (64)
1897	101	7	100	129	253 (78)
1898	—	—	103	148	273 (91)
1899	104	7	102	155	286 (95)
1900	98	7	94	162	306 (96)
1901	100	7	86	158	341 (91)
1902	—	—	86	164	358 (91)

Unter diesen Schiffen befanden sich am 1. Januar 1902 9 hölzerne und 26 eiserne Heringslogger und 91 Fischdampfer. Die Abweichungen der Ziffern von den in Tabelle 3 für 1897 angeführten erklären sich dadurch, daß dort auch die den Regierungen und Behörden gehörenden Schiffe mit berücksichtigt sind.

d by Google

Tabelle 5. Rentabilität der Aktienreedereien.

	Gründungsjahr	Aktienkapital in Mill M	Anleihekapital in Mill. M.	Dividenden 1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Norddeutscher Lloyd . .	1857	100	58,20	7	5	12	11¼	7	0	1½	3	0	0	4	5	7	7½	8½	6	0
Deutsche Dampfschiffahrts-gesellschaft „Hansa" . .	1881	15	7,51	Stammlinie		16	16	6	3½	3	4½	6	6	0	8	14	14	14	8	6
				Asiat. Linie		—	0	5½	4½	0	2	7								
Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo"	1896	7	2,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	6	6	8	3	0
Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun"	1873	3,5	2,885	5	6⅔	9	12	10	8	6	6	13⅓	10	11	10	12	9	12	7	5
Schleppschiffahrtsgesellsch. „Unterweser"	1891	2	—	—	—	—	—	—	3¼	0	3½	3	5	3	7	7	6	4	0	0
Reederei „Visurgis" . .	1897	1,95	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	8	8	9	8	4
Atlantic	1891	1,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
J. Tidemann & Co., Kommanditgesellsch. a. A. .	1895	0,7	0,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0	8¼	8	4	15	8	8
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei .	1882	1,4	—	5	6	8	15	11	8	6	8	7	10	14	15	16	20	15	12	12
Deutsche Dampffischereigesellschaft „Nordsee" . .	1896	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	5	5	6	10
Geestemünder Herings- u. Hochseefischerei. . . .	1898	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	6	5	3	0
Bremen-Vegesacker Fischereigesellschaft	1895	0,675	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0	0	0	?
Elsflether Heringsfischereigesellschaft	1896	0,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0	4

Die Zahl der zur Seeberufsgenossenschaft gehörenden Reedereien hat also seit 14 Jahren um ein Drittel abgenommen, während gleichzeitig die Tonnenzahl auf mehr als das Doppelte stieg. Dabei ist dieser Rückgang noch durch das Entstehen einer ganz neuen Art der kleinen Reederei, der Hochseefischerei mit Fischdampfern, aufgehalten worden (17 Reedereien). Wir können also für die Weserschiffahrt behaupten, daß die Aktiengesellschaft, d. h. der Großbetrieb, vollständig gesiegt hat. Namentlich bei der Dampfschiffahrt des Wesergebiets hat die kleine Reederei und damit der Schiffahrtbetrieb ohne feste Linien mit Schiffen, welche auf allen Weltmärkten zufällige günstige Frachtkonjunkturen auszunutzen versuchen (sogenannten Tramp-Dampfern) nur eine ganz unbedeutende Stellung inne. Das Rückgrat der Seeschiffahrt sind vielmehr die festen Linien der großen Aktiengesellschaften, was auch für die Verhältnisse der Schiffsmannschaft von der größten Bedeutung ist. Der Norddeutsche Lloyd bildet mit seinen ins Riesige angewachsenen Niederlagen und Werkstätten einen förmlichen Staat im Staate.

Über die Rentabilität derjenigen Reedereien, welche die Form der Aktiengesellschaft haben und ihre Ergebnisse regelmäßig veröffentlichen, gibt die nebenstehende Tabelle 5 Auskunft. Dort ist auch zu ersehen, wie hoch das augenblickliche Aktienkapital und die Obligationsschuld der einzelnen Unternehmungen ist. Auf die finanziellen Verhältnisse näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Diese Verhältnisse liegen überall sehr verschieden und es bedürfte einer weitausgreifenden Untersuchung, um sie erschöpfend darzustellen. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß alle Aktiengesellschaften reichliche Abschreibungen auf ihren Schiffsbestand machen, die sich auf etwa 5 % des Wertes stellen. Dieser Betrag hat im allgemeinen genügt, so daß bei Verkäufen der Buchwert meist wieder erreicht oder überschritten wurde. Der Norddeutsche Lloyd schreibt jährlich 20 % auf die Ausrüstung und 5 % auf den Originalkostenwert der Schiffe ab, außerdem wird die Hälfte des 6 % übersteigenden Überschusses einem sogenannten Erneuerungsfonds zugeführt. Die Versicherung hat der Norddeutsche Lloyd und nach ihm noch einige andere größere Reedereien selbst in die Hand genommen, er versichert seine Schiffe „in sich“ und hat dazu besondere Fonds begründet Die übrigen Gesellschaften versichern bei Assekuranzgesellschaften.

Über die Rentabilität der Partenreedereien lassen sich Angaben nicht machen, da sie bei jedem einzelnen Schiff und bei jeder Reise verschieden ist.

Die Mitreeder der Partenreederei (vgl. §§ 490—509 H. G. B.)

Digitized by

bilden eine Handelsgesellschaft besonderer Art. Ihre Rechte bestimmen sich nach der Größe ihrer Schiffsparten. Eine Versicherung des Schiffes für gemeinsame Rechnung findet im allgemeinen nicht statt. Es ist Sache des Reeders, seine Part zu versichern. Die Berechnung und Auszahlung des Gewinnes oder Umlegung des Verlustes erfolgt nach Beendigung der Reise, die naturgemäß von verschiedener Dauer sein kann. Es kann vorkommen, daß ein Schiff nach längerer gewinnbringender Reise 50 und mehr Prozent abwirft, während bei der nächsten Reise Zuschüsse zu leisten sind. Die Gewinne der Partenreedereien lassen sich also mit denen der Aktiengesellschaften nicht vergleichen, und eine Berechnung der Rentabilität des darin angelegten Kapitals ist kaum möglich.

Gesetzgebung in Bezug auf die Schiffahrt und rechtliche Stellung der Schiffsmannschaft.

Ältere Gesetzgebung. — Jetzige Bestimmungen über den Betrieb der Seeschiffahrt. — Bestimmungen über die Schiffsmannschaft. — Die Seemannsämter. — Versicherung gegen Krankheit, Unfall und Invalidität. — Seeberufsgenossenschaft.

Obgleich sich die vorliegende Arbeit hauptsächlich mit der Lage der Seeleute in sozialer Hinsicht und insbesondere mit ihrer Lage im Wesergebiete im Gegensatz zu der in den übrigen Teilen Deutschlands zu beschäftigen hat, so lassen sich doch einige Ausführungen über die Rechtslage nicht umgehen. Es handelt sich vielfach um Sonderbestimmungen, die von den Bestimmungen über den sonstigen Gewerbebetrieb und über die gewerblichen Arbeiter abweichen. Auch hat die Gesetzgebung auf diesen Zweig des Wirtschaftslebens in der letzten Zeit immer größeren Einfluß gewonnen, so daß sich die tatsächlichen Verhältnisse ohne stete Bezugnahme auf ihre rechtliche Grundlage nicht darstellen lassen. Hierzu kommt, daß gerade hier eine weitreichende Autonomie der Bundesstaaten bestanden hat und zum Teil noch besteht, so daß auch die gesetzlichen Bestimmungen, die auf Schiffahrt und Schiffsmannschaft Anwendung finden, in den einzelnen Küstengebieten Deutschlands voneinander abweichen.

Selbstverständlich kann es sich nur um eine Darstellung der in sozialpolitischer Hinsicht wichtigsten Bestimmungen handeln. Auf Vollständigkeit machen die folgenden Ausführungen keinen Anspruch.

Ältere Gesetzgebung. Bis zur Errichtung des Norddeutschen Bundes bestanden allgemeine Bestimmungen über die hier in Frage kommenden Verhältnisse mit Ausnahme derjenigen des Handelsgesetzbuches

Digitized by Google

nicht. Die einzelnen Bundesstaaten, und darunter auch Bremen, hatten eigene, sehr entwickelte Seegesetzgebungen, insbesondere in Bezug auf die Schiffsmannschaft. Für Bremen kommt hier namentlich die „Obrigkeitliche Verordnung, die Pflichten und Rechte der auf Bremischen Schiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betreffend" (publiziert am 15. November 1852) in Betracht. In dieser Verordnung finden wir schon die meisten zum Schutze der Seeleute und zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin erlassenen Bestimmungen der späteren Seemannsordnung wieder. Eine besondere Fürsorge ließ der Bremische Staat der Heranziehung eines geeigneten seemännischen Nachwuchses angedeihen. Mehrere Gesetze, zuletzt die (im Jahre 1873 endgültig aufgehobene) „Obrigkeitliche Verordnung, die Bemannung Bremischer Seeschiffe betreffend" vom 12. Oktober 1868, bestimmten, daß jedes Seeschiff von einer gewissen Größe einen bis drei Schiffsjungen mitzunehmen habe. Geschah das nicht, obgleich Schiffsjungen vorhanden waren, so hatte der Wasserschout die Ausfertigung der Musterrolle zu verweigern. Auch das Auswandererwesen ist durch zahlreiche Gesetze geregelt worden (so namentlich durch die revidierte Verordnung über die Beförderung von Schiffspassagieren nach außerdeutschen Ländern vom 9. Mai 1866). Auch in diesen Gesetzen befinden sich Bestimmungen, die den Schutz der Mannschaft und Passagiere bezwecken.

Jetzige Bestimmungen über den Betrieb der Seeschiffahrt. Der Art. 4 der Reichsverfassung unterstellt der Beaufsichtigung von seiten des Reiches und der Gesetzgebung desselben

in Nr. 1: die Bestimmungen über den Gewerbebetrieb, desgleichen über die Kolonisation und die Auswanderung nach außerdeutschen Ländern;

in Nr. 7: die Organisation eines gemeinsamen Schutzes des deutschen Handels im Auslande, der deutschen Schiffahrt und ihrer Flagge zur See und Anordnung gemeinsamer konsularischer Vertretung, welche vom Reiche ausgestattet wird.

Nach Art. 54 bilden ferner die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine, und das Reich hat das Verfahren über die Ermittelung der Ladungsfähigkeit, die Ausstellung der Meßbriefe und Schiffszertifikate zu regeln und die Bedingungen festzustellen, von denen die Erlaubnis zur Führung eines Schiffes abhängig ist.

Durch Gesetz vom 3. März 1873 wurde sodann die Kompetenz des Reiches auch auf die Seeschiffahrtszeichen (Leuchtfeuer, Tonnen, Baken und sonstigen Tagesmarken) ausgedehnt.

Nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen bestanden die Gesetze der Einzelstaaten auch in den im Art. 4 der Reichsverfassung aufgeführten Rechtsgebieten fort, solange keine reichsgesetzliche Regelung erfolgte. Eine solche hatte das gesamte Gebiet des Gewerberechts, dem auch der Schiffahrtsbetrieb angehört, in der Gewerbeordnung gefunden. Mithin war seitdem die Gesetzgebung über den Betrieb der Schiffahrt der Kompetenz der Einzelstaaten entzogen. Doch fand die Gewerbeordnung nach § 6 auf die Fischerei, auf den Gewerbebetrieb der Auswanderungsunternehmer und Auswanderungsagenten und auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf den Seeschiffen keine Anwendung. Hier blieben also auch die erwähnten Bremischen Gesetze in Gültigkeit, bis sie durch das Inkrafttreten der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 und des Gesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Mai 1897 ihre Geltung verloren.

Von den Bestimmungen der Reichsgesetze, die sich auf die Regelung des Schiffahrtsbetriebes beziehen, sind insbesondere folgende hervorzuheben:

Der § 31 der Gewerbeordnung bestimmt, daß sich Seeschiffer, Steuerleute, Maschinisten auf Seedampfschiffen und Booten über ihre Befähigung zu diesem Berufe ausweisen müssen. Demgemäß sind ausführliche Bestimmungen über das Befähigungszeugnis und die Prüfung dieser Schiffsoffiziere erlassen, die teilweise auch Anordnungen darüber enthalten, in welcher Zahl sie auf den einzelnen Arten von Schiffen vertreten sein müssen[1]. Der § 4 der neuen S.O. besagt ferner ganz allgemein, daß der Bundesrat Bestimmungen zu erlassen hat über die Zahl und Art der Schiffsoffiziere, mit denen die Schiffe zu besetzen sind, sowie über den Grad der Befähigungszeugnisse, den der Kapitän und die Schiffsoffiziere besitzen müssen. Die Bestimmungen sind am 16. Juni 1903 in der Bekanntmachung, betreffend die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren, erlassen worden[2].

[1] Vgl. § 15 der Bekanntmachung, „betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann" vom 6. Aug. 1887, wonach der Schiffer auf großer Fahrt mit Schiffen über 250 cbm nicht ohne Steuermann fahren darf; § 4 der Bekanntm. „betr. die Zulassung zur Führung von Hochseefischereifahrzeugen in kleiner und in der Islandfahrt" vom 15. Juni 1888; § 7 der Bekanntm. über den Beschäftigungsnachweis und die Prüfung von Seemaschinisten vom 26. Juli 1891 usw., ferner Bekanntm. vom 10. Febr. 1899, vom 2. Dez. 1885, vom 19. Juli 1890 usw.

[2] Beim Abschluß der Arbeit lag die Bekanntmachung noch nicht vor, konnte also auch in dem hier und später (S. 358, 361 ff.) Angeführten nicht berücksichtigt

Digitized by Google

Ferner sind hier die Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Einrichtung und Prüfung von Dampfkesseln zu erwähnen.

Eingehende Vorschriften über die Sicherheitseinrichtungen der Schiffe enthält nach dem Vorgang der Landesgesetze (s. oben) das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen. Hier ist insbesondere für den Unternehmer und Führer des Schiffes in § 33 die Verpflichtung festgesetzt, dafür Sorge zu tragen, daß das Schiff, mit welchem die Auswanderer befördert werden sollen, für die beabsichtigte Reise völlig seetüchtig, vorschriftsmäßig eingerichtet, ausgerüstet und verproviantiert ist. Der § 34 sagt ferner, daß jedes Auswandererschiff vor dem Antritt der Reise einer Untersuchung über die Seetüchtigkeit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung durch amtliche von den Landesregierungen zu bestellende Besichtiger unterliege, der § 36, daß der Bundesrat Vorschriften über die Beschaffenheit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung der Auswandererschiffe erlasse. Die Durchführung dieser Vorschriften ist durch Strafandrohung gesichert, das Reich übt die Aufsicht in den Hafenorten durch einen Kommissar für das Auswandererwesen aus. Die Bestimmungen gelten jedoch nur für Auswandererschiffe, d. h. solche nach außereuropäischen Häfen bestimmte Seeschiffe, mit denen, abgesehen von den Kajütspassagieren, mindestens fünfundzwanzig Personen befördert werden.

Schiffsbesichtiger sind in Bremen die der Behörde für das Auswanderungswesen unterstehenden Schiffs- und Proviantbesichtiger, deren Dienst durch die ausführliche Anweisung vom 12. Mai 1896 geregelt ist.

Ähnliche ausführliche Bestimmungen für die übrigen Seeschiffe sind nicht vorhanden. Die Aufsicht über Seetüchtigkeit, Bemannung, Ausrüstung und Verproviantierung der Schiffe ist vielmehr im allgemeinen der privaten Fürsorge überlassen, die sich hierin allerdings von jeher besonders wirksam erwiesen hat. Das selbstverständliche Interesse, welches der Reeder am sicheren Betriebe der Schiffahrt hat, wird durch die Gesetzgebung noch dadurch gesteigert, daß eine umfassende zivilrechtliche Haftung des Reeders besteht und zwar nach § 485 des Handelsgesetzbuchs eine Haftung für jeden Schaden, den eine Person der Schiffsbesatzung einem

---

werden. Sie regelt die Frage erschöpfend, indem sie für jede der 5 von ihr aufgestellten Fahrtarten (Nahfahrt [in Watten, Flußmündungen usw.], Küstenfahrt, kleine, mittlere und große Fahrt) je nach der Größe und Beschaffenheit des Schiffs und dem Zweck (Passagierfahrt mit mindestens 10 Passagieren usw.), den Befähigungsgrad der Kapitäne und Zahl und Befähigungsgrad der Offiziere (Steuerleute und Maschinisten) festsetzt.

Dritten durch ihr Verschulden in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Noch wirksamer haben zu Gunsten der Betriebssicherheit die noch zu erwähnenden Schiffsklassifikationsinstitute und die Seeberufsgenossenschaft eingegriffen.

Das Fehlen allgemeiner Aufsichtsbestimmungen, wie sie die Gewerbeordnung für gewerbliche Anlagen enthält, könnte befremden, wenn es nicht in der eigentümlichen Natur des Seeschiffahrtsbetriebes und namentlich in dem Umstande seine Erklärung fände, daß das Seeschiff im allgemeinen keine Gefahren für das übrige Publikum bietet und daß die Mannschaft und insbesondere der Kapitän, der zugleich der erste Sachverständige ist, selbst das Hauptinteresse an der Sicherheit der Seeschiffe haben und im stande sind, es zu betätigen. In dieser Beziehung bestimmte schon der § 47 der alten (§ 58 der neuen S.O.), daß das Seemannsamt, wenn ein Schiffsoffizier oder drei Schiffsleute Beschwerde erheben, daß das Schiff nicht seetüchtig oder nicht gehörig verproviantiert sei, mit möglichster Beschleunigung eine Untersuchung des Schiffes oder des Proviants zu veranlassen und für Abhilfe etwa gerechtfertigter Beschwerden zu sorgen habe. Wissentlich unrichtige oder leichtfertige, auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerden dieser Art sind unter Strafe gestellt. Nach § 99 der neuen S.O. kann sich ferner jeder Schiffsmann über mangelhafte Seetüchtigkeit des Schiffes oder Mängel des Proviants beschweren und diese Beschwerde m u ß ins Schiffstagebuch eingetragen und dem Beschwerdeführer auf Verlangen eine Abschrift erteilt werden. Somit ist die Möglichkeit einer Kontrolle der Seetüchtigkeit durch die Schiffsmannschaft selbst, d. h. die daran in erster Linie Interessierten und Sachkundigen, gewährleistet. Die Bestimmung steht keineswegs nur auf dem Papier, sondern hat sowohl in Bremen wie in Bremerhaven mehrfach zur Besichtigung einzelner Schiffe geführt. Wie mir der Bremische Wasserschout mitteilte, hat sich bei Beschwerden über den Proviant stets deren Haltlosigkeit herausgestellt, dagegen haben Beschwerden über mangelnde Seetüchtigkeit in Bremerhaven dazu geführt, daß der Kapitän veranlaßt wurde, die vorhandenen Mängel (Undichtigkeit des Segelschiffs, um das es sich handelte) zu beseitigen. Daß man bei Auswanderungsschiffen schon früh eine staatliche Kontrolle für erforderlich hielt, erklärt sich dadurch, daß die Auswanderer die Möglichkeit einer vorherigen Prüfung nicht haben und daher das Eintreten des Staats zu ihrem Schutze gerechtfertigt ist. Bekanntlich waren in den Anfangsstadien der Massenbeförderung um die Mitte des vorigen Jahrhunderts Fälle rücksichtsloser Ausbeutung nicht selten. Bremen war einer der ersten Staaten, der gesetzgeberisch zu Gunsten der Auswanderer eingriff.

Digitized by Google

Bei der Beratung der neuen Seemannsordnung beschloß die erste Kommission, den Erlaß eines Gesetzes zu empfehlen, durch das dem Staate ganz allgemein die Aufsicht über die Seetüchtigkeit, Bemannung und Verproviantierung der Seeschiffe übertragen werden sollte. Der Beschluß gelangte jedoch infolge des Schlusses der Session nicht vor das Plenum des Reichstags. Von seiten der Reichsregiernng wurde ein entsprechender Antrag nicht gestellt. Man wird sich aber wohl der Einrichtung einer, etwa dem englischen borad of trade entsprechenden, Reichsbehörde mit der Zeit nicht entziehen können, da die Gesetzgebung (auch die neue Seemannsordnung) dem Reich immer größere Befugnisse in Bezug auf die Seeschiffahrt zuweist. Freilich stehen einer solchen Regelung manche staatsrechtliche Bedenken gegenüber. Insbesondere müßte den Hansestädten bei der ausschlaggebenden Bedeutung ihrer Schiffahrt ein entsprechender Einfluß gesichert bleiben.

Die Durchführung und Handhabung der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Seeschiffahrt ist nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen Sache der Einzelstaaten, soweit nicht die Oberaufsicht des Reichs und, wie bei der Beaufsichtigung der Auswandererschiffe, besondere vom Reich bestellte Organe in Frage kommen. Die Einzelstaaten und namentlich Bremen, haben denn auch manche Einrichtungen getroffen, die der Ordnung und Beaufsichtigung des Schiffsverkehrs und damit direkt oder indirekt auch der Schiffsmannschaft dienen. Dahin gehört z. B. die Bestellung des Hafenmeisters, des Hafeninspektors, des Hafenarztes. Der Hafeninspektor hat die gehörige Beschaffenheit der Lösch- und Ladeeinrichtungen, der Landungsstege zu prüfen und etwaige Mißstände abzustellen. Da Mängel in diesen Einrichtungen häufig Unfälle verursachen, so ist die Tätigkeit des Hafeninspektors auch für die Schiffsmannschaft von Interesse, wenn sie auch in europäischen Häfen nur selten an dem Laden selbst Teil nimmt. Ähnliches gilt natürlich von allen Anordnungen des Hafenmeisters und des Hafeninspektors, die sich auf die Sicherung des Verkehrs im Hafen erstrecken.

Für die gesundheitliche Kontrolle der Schiffe sind zwei Bremische Verordnungen (vom 21. Aug. 1900 und vom 19. Jan. 1901) von Bedeutung. Sie unterwerfen zunächst alle Seeschiffe der gesundheitlichen Kontrolle des Hafenarztes und bestimmen, daß den Gesundheitsbeamten der Zutritt zu jedem Schiffsraum zu gestatten, jede Auskunft unter eventueller Vorlage der Schiffspapiere zu erteilen ist. Kein Schiffer, Offizier oder Schiffsmann darf das Schiff verlassen, bevor die erste gesundheitspolizeiliche Kontrolle stattgefunden hat. Diese geschieht für Bremen auf

Digitized by

dem Schiffe, bevor es in den Hafen eingelaufen ist, durch mehrere Sanitätsbeamte, die jeden Mann körperlich (unter Entblößen des Oberkörpers) zu untersuchen haben. Bei Schiffen, die einen Arzt an Bord haben, fällt diese Kontrolle fort. Eine noch weitere Befugnis gibt dem Hafenarzt die Verordnung vom 19. Januar 1901, indem sie allgemein bestimmt, daß er befugt ist, alle Maßregeln an Bord, welche ihm im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege erforderlich erscheinen, anzuordnen und erforderlichen Falls mit Hilfe der Hafenpolizei ausführen zu lassen. Dahin gehören außer Isolierungen, Desinfektionen usw. auch alle Anordnungen in Bezug auf Instandhaltung und Sauberkeit, Ventilation, Heizung und Einrichtung der Mannschaftsräume, auf die Güte des Proviants und des Trinkwassers, sowie auf die Aborteinrichtungen. Namentlich die letzteren Bestimmungen geben dem Hafenarzt eine weitreichende Vollmacht, vermöge deren er zu Gunsten der Schiffsmannschaft eingreifen kann. Wichtig sind auch seine Jahresberichte, in denen er verpflichtet ist, auf etwa hervorgetretene Mängel in Bezug auf die sanitären Verhältnisse der Schiffe hinzuweisen.

Wir wenden uns nun der Besprechung der schon erwähnten beiden Institute zu, die für die Sicherheit der Seeschiffahrt eine außerordentliche Bedeutung gewonnen haben, der Schiffsklassifikationsinstitute und der Seeberufsgenossenschaft.

Die Schiffsklassifikationsinstitute verleihen den Seeschiffen eine bestimmte Klasse, nach der sich die Versicherungsgesellschaften in der Höhe ihrer Prämien richten. Für diese Klassen stellen sie bestimmte Normen auf, beaufsichtigen deren Durchführung meist schon beim Bau der Schiffe und stellen auch weiter fortlaufend, insbesondere nach jedem Unfall, fest, ob das Schiff den in den einzelnen Klassen gestellten Anforderungen noch genügt oder in der Klasse herabgesetzt werden muß. Der Beaufsichtigung dieser Klassifikationsinstitute können sich die Schiffseigentümer nicht entziehen, weil sie die Voraussetzung für die unentbehrliche Seeversicherung bildet. Die Institute haben zweifellos einen ungemein bedeutsamen Einfluß auf die Vervollkommnung des Schiffsbaus in sicherheitstechnischer Beziehung ausgeübt.

Noch wichtiger ist neuerdings die Seeberufsgenossenschaft geworden. Nach § 118 des jetzt gültigen Seeunfallversicherungsgesetzes (Fassung vom 30. Mai 1900) ist die Genossenschaft befugt und kann im Aufsichtswege dazu angehalten werden, Vorschriften über Einrichtungen und Anordnungen zur Verhütung von Unfällen oder über zu beschaffende Ausrüstungsgegenstände der Fahrzeuge zu erlassen

Digitized by Google

und die Zuwiderhandelnden mit Geldstrafen bis zu 1000 Mk. oder mit der Einschätzung in eine höhere Klasse des Gefahrentarifs (eventuell mit Zuschlägen bis zum doppelten Betrag ihrer Beiträge) zu bedrohen. Sie kann neben dem Reeder auch den Schiffsführer für verantwortlich erklären und ihm für jede Nachlässigkeit Geldstrafen bis zu 100 Mk. androhen. Bei der Beratung und Beschlußfassung über die zu erlassenden Vorschriften hat der Genossenschaftsvorstand Vertreter der Versicherten mit vollem Stimmrecht und in gleicher Zahl wie die beteiligten Vorstandsmitglieder zuzuziehen (§ 119). Die Vertreter der Arbeiter werden aus den Beisitzern der Schiedsgerichte durch das Los berufen (§ 120). Die Unfallverhütungsvorschriften bedürfen der Genehmigung des Reichsversicherungsamts. Die Genossenschaft ist verpflichtet, für die Durchführung der erlassenen Unfallverhütungsvorschriften Sorge zu tragen. Sie ist befugt, die Durchführung durch technische Aufsichtsbeamte zu überwachen, denen die Reeder und die Schiffsführer den Zutritt zu den Fahrzeugen zu gestatten haben und denen sie alle Schiffspapiere und Listen vorlegen müssen. Die Genossenschaft unterliegt in Bezug auf die Befolgung des Gesetzes der Aufsicht des Reichsversicherungsamts, das sich alle Bücher, Belege und Korrespondenzen vorlegen lassen kann (§ 127).

Auf Grund dieser Bestimmungen hat die Seeberufsgenossenschaft sehr eingehende Unfallverhütungsvorschriften erlassen. Auch hat sie von der Ermächtigung des Gesetzes, bei Zuwiderhandlungen sowohl für die Reeder wie für den Schiffsführer Strafen festzusetzen, Gebrauch gemacht (§ 93 der Unfallverhütungsvorschriften für Segelschiffe, § 103 derjenigen für Dampfer). Neuerdings wird auch die Einführung der vielumstrittenen Tiefladelinie geplant.

Bestimmungen über die Schiffsmannschaft. Wie bereits hervorgehoben wurde, finden die Bestimmungen der Gewerbeordnung auf die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen keine Anwendung (§ 6 dieses Gesetzes). Diese haben eine umfassende reichsgesetzliche Regelung in der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 gefunden, an deren Stelle mit dem 1. April dieses Jahres die neue Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 getreten ist. Die Landesgesetzgebung kam nach der früheren S.O. nur noch insofern in Betracht, als der § 45 den Erlaß von Bestimmungen über die Kost, das Logis und die mitzunehmenden Heilmittel den Landesregierungen überließ. Nach § 56 der neuen S.O. verbleibt den Landesregierungen nur noch die Bestimmung über die Kost, im übrigen beschließt jedoch über diese Verhältnisse sowie über die Einrichtung von Wasch- und Baderäumen und

Digitized by

Aborten an Bord der Bundesrat. Die Anordnungen des Bundesrats waren bei Abfassung der vorliegenden Schrift noch nicht erlassen. In Ausführung des § 45 der S.O. sind für Bremen die Verordnung betr. Beköstigung und Logisraum der Mannschaft auf den Seeschiffen vom 15. März 1873 und die Verordnung betreffend Vorschriften über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten vom 7. Dezember 1898 ergangen (vergl. auch Verordnung vom 17. März 1889 und Bekanntmachung vom 29. März 1899). Die Verordnung schreibt die Mitnahme und regelmäßige Prüfung bestimmter Arzneimittel vor und bestimmt, daß auf Schiffen mit mehr als 50 Reisenden oder insgesamt 100 Personen ein in Deutschland approbierter Arzt mitgenommen werden muß.

Neben der Seemannsordnung finden auf die Verhältnisse der Schiffsmannschaft natürlich noch alle übrigen Bestimmungen der Reichsgesetze über den Dienstvertrag, so insbesondere die des Bürgerlichen Gesetzbuches und die des Gesetzes über die Beschlagnahme des Dienstlohns ꝛc. Anwendung.

Als Nebengesetze der Seemannsordnung kann man das Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom Jahre 1872 (jetzige Fassung vom 2. Juni 1902) und das neu erlassene Gesetz betr. die Stellenvermittelung für Schiffsleute vom 2. Juni 1902 bezeichnen. Diese Gesetze regeln zwei der wichtigsten Angelegenheiten des seemännischen Lebens. Das erstere entspricht etwa dem Unterstützungswohnsitzgesetz und setzt allgemein fest, wie die Zurückbeförderung hilfsbedürftiger deutscher Seeleute in ihre Heimat erfolgen soll. Der leitende Gedanke des Gesetzes, der auch ähnlichen Bremischen Gesetzen früherer Zeit zu Grunde lag, ist der, daß kein Seemann hilfsbedürftig und schutzlos im Auslande zurückbleiben soll (vergl. auch § 83 der S.O.). Er wird in die Heimat zurückbefördert und die Entschädigung dafür wird zunächst für Rechnung des Reichs vom Seemannsamte des Bestimmungshafens ausbezahlt. Verschiedene Verträge mit auswärtigen Staaten (Großbritannien, Frankreich ꝛc.) beziehen sich auf den Fall, wo ein deutscher Seemann auf einem fremden Schiffe gefahren ist und in einem dritten Staate hilfsbedürftig zurückbleibt. In diesem Falle soll der Staat, dessen Flagge das Schiff führt, zur Unterstützung oder Zurückschaffung in die Heimat verpflichtet sein.

Die Seemannsordnung ist fast genau 30 Jahre lang unverändert geblieben, aber neuerdings einer umfassenden Umarbeitung

Digitized by Google

unterzogen worden, die eine wesentliche Besserstellung der Seeleute in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung zur Folge haben wird. Der für die vorliegende Bearbeitung gewählte Zeitraum ist insofern ungünstig, als er noch ganz im Bereiche der alten S. O. liegt und die durch die neue geschaffenen Zustände nicht berücksichtigen kann. Die Auffassung der alten Zustände steht aber bei den Beteiligten, insbesondere bei den Seeleuten, noch unter dem Banne des alten Gesetzes und unter dem der lebhaften Agitation, welche bei Gelegenheit seiner Beratung entfaltet wurde. Es kann aber nicht unsere Aufgabe sein, alle diejenigen Beschwerden, die zur Zeit der Beratung des Gesetzes erhoben worden sind, und die in dem Gesetze eine Berücksichtigung gefunden haben, hier noch einmal zu wiederholen. Eine solche Wiederholung ist namentlich deshalb entbehrlich, weil die neue Seemannsordnung den sehr weitgehenden, in keinem sonstigen Gesetz so allgemein vertretenen Grundsatz an die Spitze gestellt hat, daß ihre Bestimmungen (abgesehen von wenigen, die nicht zu Ungunsten der Schiffsleute in Betracht kommen können) der Abänderung durch Vertrag entzogen sind. Beschwerden, die ihre Berücksichtigung im Gesetz gefunden haben und durch Bestimmungen darin abgestellt worden sind, können somit niemals wieder auftauchen. Sie werden daher nur kurz gestreift werden, soweit es der Gang der Untersuchung angezeigt erscheinen läßt.

Wir bringen im folgenden die wichtigsten Bestimmungen nach der mit dem 1. April 1903 in Kraft getretenen *neuen* Seemannsordnung zur Darstellung:

Jeder Schiffsmann muß zunächst ein *Seefahrtsbuch* besitzen, das von einem Seemannsamt auszustellen ist. Das Seefahrtsbuch enthält Angaben über Namen, Geburtsort, Alter, Charge, Militärverhältnisse, Dienstverhältnisse ꝛc. und dient auch zum Nachweis für die Beiträge zur Invalidenversicherung. Zeugnisse dürfen darin nicht eingetragen werden. Ohne ein solches Seefahrtsbuch darf auf deutschen Schiffen im Inlande keine Anmusterung erfolgen. Bei glaubhaft gemachtem Verlust wird ein neues ausgestellt. Während der Dauer des Dienstverhältnisses hat der Kapitän das Seefahrtsbuch in Verwahrung. Der Vertragsschluß erfolgt durch den *Heuervertrag*, für den schriftliche Form nicht vorgeschrieben ist. Doch hat nach der neuen S. O. der Kapitän einen Heuerschein (§ 27, 114 Nr. 2) auszustellen. Regelmäßig erfolgt die Anheuerung durch Vermittlung eines Heuerbases oder eines Heuerbureaus. Es liegt das in der Natur der Sache, weil der Schiffsmann unmöglich auf den zum Teil auf der Reede liegenden Schiffen nach-

Digitized by

fragen und der Kapitän die Ergänzung und Zusammensetzung der Mannschaften nicht dem Zufall überlassen kann. Mit dem Heuerwesen haben sich zeitweilig bedenkliche Mißstände verknüpft, die durch das Gesetz, betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute vom 2. Juni 1902 und durch die Einrichtung der Heuerbureaus an der Weser zum größten Teil beseitigt sind. Es wird darauf in dem Kapitel „Anheuerung" näher einzugehen sein.

Zwischen die Anheuerung und den eigentlichen Dienstantritt schiebt sich nun noch die Anmusterung, die Verlautbarung des Heuervertrages von dem Seemannsamt, von dem die Musterrolle auszufertigen ist. Sie muß die sämtlichen Vertragsbedingungen und die Namen sämtlicher Vertragschließenden enthalten, das Gesetz schreibt einen gewissen Minimalinhalt vor. Das Seemannsamt hat die Anmusterung in dem Seefahrtsbuch zu vermerken, das nunmehr der Kapitän oder ein Stellvertreter an sich nimmt. In ähnlicher Weise muß auch die Beendigung des Dienstverhältnisses von dem Seemannsamt verlautbart und im Seemannsbuch vermerkt werden (Abmusterung). Läßt sich die Musterung nicht vor dem Dienstantritt bewerkstelligen, so muß sie alsbald bei dem nächsten Seemannsamt nachgeholt werden.

Zwischen Anmusterung und Dienstantritt lag früher meist ein Zeitraum von mehreren Tagen, den der Schiffsmann dazu benutzte, um seine Angelegenheiten zu ordnen, seine Familie zu besuchen ꝛc. Die neue S.O. enthält jedoch, abweichend von der früheren, die Bestimmung, daß die Heuer vom Tage der Anmusterung, nicht von dem des Dienstantrittes an zu zahlen ist. Infolgedessen wird die Anmusterung jetzt voraussichtlich fast nur noch an dem Tage vorgenommen werden, wo das Schiff in See geht. Mit der Anmusterung beginnt für den Schiffsmann die Verpflichtung, sich mit seinen Sachen an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten. Entzieht er sich dieser Verpflichtung vor dem Dienstantritt oder auch während der Dauer des Vertragsverhältnisses, so kann er von der Ortspolizeibehörde, auch in fremden Häfen, zwangsweise an das Schiff zurückgebracht werden und macht sich strafbar.

Verpflichtet ist der Schiffsmann, allen Anordnungen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und seiner sonstigen Vorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für sein Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, sowohl an Bord des Schiffes, in dessen Booten, in Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, unter gewöhnlichen Umständen und unter Havarie (§ 34). Er darf das Schiff ohne Erlaubnis nicht verlassen, diese darf ihm aber in

Digitized by Google

einem Hafen des Reichsgebietes in seiner dienstfreien Zeit ohne triftigen Grund bei Strafe (§ 114, Nr. 5) nicht verweigert werden. Auf die Bestimmungen über Verteilung der Arbeit und Arbeitszeit wird in dem Abschnitt „Arbeitszeit" noch näher einzugehen sein.

Die Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord ist durch eine Reihe besonderer Vorschriften gesichert (§§ 84—92 der neuen S.O.). Der Schiffsmann unterliegt danach der Disziplinargewalt des Kapitäns, deren Ausübung nur auf den ersten Offizier des Decksdienstes und den ersten Offizier des Maschinendienstes übertragen werden kann. Andere Vorgesetzte haben also keine Strafgewalt. Geldbußen, Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Einsperrung und körperliche Züchtigung dürfen jedoch zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung des Dienstes weder als Strafe verhängt noch als Zwangsmittel angewendet werden. Auch das im Regierungsentwurf noch vorgesehene Recht der Züchtigung von Schiffsjungen als Erziehungsmittel ist aufgehoben worden. Dagegen ist der Kapitän bei Widersetzlichkeit oder bei beharrlichem Ungehorsam zur Anwendung aller Mittel (also auch der Züchtigung ꝛc.) befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen. Jeder Schiffsmann ist bei Strafe verpflichtet, dem Kapitän bei Widersetzlichkeit Beistand zu leisten.

Berechtigt ist der Schiffsmann zunächst zum Empfang der vereinbarten Heuer, auch hat er, wenn nicht Selbstbeköstigung ausgemacht ist, Beköstigung und Logisraum (dagegen keine Betten, diese muß er selbst mitbringen) zu fordern. Kost und Logis müssen ihm nach der neuen Seemannsordnung vom Dienstantritt bis zur Abmusterung, nur wenn diese nicht ohne Verzögerung der Reise ausführbar ist, bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses geliefert werden, die Heuer von der Anmusterung (oder dem Dienstantritt, wenn diese früher erfolgte) bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses. Die Heuer ist in Ermangelung anderer Vereinbarung erst nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses fällig (§ 44 S.O). Doch hat der Schiffsmann Anspruch auf den vereinbarten oder ortsüblichen Vorschuß und nach Ablauf von drei (früher sechs) Monaten auf Zahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer, falls das Schiff in einem Hafen ganz oder zum größeren Teil entlöscht wird. Dasselbe Recht hat er nach je weiteren drei Monaten. Bei Anmusterung auf Zeit kann der Schiffsmann bei der jedesmaligen Rückkehr in den Hafen der Ausreise die ganze bis dahin verdiente Heuer fordern. Eine Verpflichtung, die verdiente Heuer auf Wunsch ganz oder teilweise an Angehörige auszu-

Digitized by Google

zahlen, besteht nicht, doch ist diese Zahlung, wie wir im Abschnitt „Anheuerung" sehen werden, bei den meisten Reedereien üblich. Unter Umständen tritt also die Zahlung der Heuer erst jahrelang nach dem Zeitpunkt ein, an dem sie verdient ist. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß der Schiffsmann auf der Reise keine Ausgaben hat. Für die geringen Ausgaben für Vergnügungen beim Berühren eines Hafens wird ihm üblicherweise ein entsprechender Vorschuß vom Kapitän gegeben. Es besteht also zur Auszahlung der ganzen Heuer an den Schiffsmann während der Reise ein wirtschaftliches Bedürfnis nicht, wohl aber würde dadurch die Desertion befördert werden. Die Auszahlung des Heuerguthabens bei Beendigung des Dienstverhältnisses *muß* an den Schiffsmann persönlich und von dem abmusternden Seemannsamt oder durch dessen Vermittlung geschehen und von ihm bescheinigt werden. Doch darf von der Mitwirkung des Semannsamts abgesehen werden, wenn die Reise sonst verzögert würde. Das Seemannsamt ist verpflichtet, die *bei der Abmusterung* ihm übergebenen Heuerbeträge auf Antrag des Schiffsmannes an Verwandte gebührenfrei auf Kosten des Reeders zu übersenden. Auf die Beträge, die dem Seemannsamt auf der Reise übergeben werden (z. B. die nach drei Monaten fälligen halben Heuern), bezieht sich diese Verpflichtung nicht. Das Englische Gesetz geht in dieser Hinsicht weiter, indem alle Seemannsämter (marine offices) des Auslandes Sendungen annehmen müssen.

Außer der Heuer steht dem Schiffsmann auch eine Vergütung für geleistete *Überstunden* zu und zwar neuerdings auf Grund eines gesetzlichen Anspruchs in zwei Fällen (vergl. darüber das in Abschnitt „Arbeitslohn" Gesagte), sonst auf Grund des geschlossenen Vertrags. Endlich hat der Schiffsmann auch Anspruch auf *Bergelohn* und zwar nach der Novelle zum Handelsgesetzbuch vom 2. Juni 1902 in einer durch Gesetz (§ 249) bestimmten, der Abänderung durch Vertrag entzogenen Höhe. Früher war die entsprechende Bestimmung des Handelsgesetzbuchs nicht zwingenden Rechts und wurde vielfach durch Vertrag zu Ungunsten des Schiffsmanns abgeändert. Zwei Entschädigungsforderungen besonderer Art bestehen für den Fall, daß die Zahl der Mannschaft des Decks- oder Maschinendienstes sich während der Fahrt vermindert und daß die in der Speiserolle vorgeschriebene Ration wegen langer Dauer der Reise oder wegen besonderer Unfälle verkürzt werden muß. In ersterem Falle (§ 50 S. O.) muß die ersparte Heuer unter die Mannschaften desselben Dienstzweigs, denen eine Mehrarbeit erwachsen ist, verteilt werden, im letzteren (§ 57 S.O.) gebührt dem Schiffmann eine

Digitized by Google

vom Seemannsamt vorläufig festzusetzende Entschädigung. Der Anspruch kann nicht durch Vereinbarung ausgeschlossen werden.

Endlich mag hier noch darauf hingewiesen werden, daß bei Reisen von mehr als zweijähriger Dauer mit dem Beginn des dritten Jahres eine allgemeine Steigerung in den Heuern eintritt. Der Schiffsjunge erhält die Heuer des Leichtmatrosen, dieser die Heuer des Vollmatrosen, und die letzteren erhalten $^1/_5$ mehr. Ähnliche Steigerungen treten nach dem 3. Jahre ein. Dagegen kann der Kapitän den Schiffsmann, der zu der Stellung, zu der er sich anheuern ließ, nicht tauglich ist, im Range herabsetzen. Der Schiffsmann kann dagegen die Entscheidung des Seemannsamts anrufen.

Der Dienstvertrag wird entweder für eine bestimmte Reise (Segelschiffreisen oder längere Dampfschiffreisen) oder auf bestimmte Zeit (meist 6 Monate), oder auf unbestimmte Zeit geschlossen. Im ersteren Falle muß der Schiffsmann während der ganzen Reise, einschließlich etwaiger Zwischenreisen, im Dienste verbleiben bis zur Vollendung der Rückreise. Als Hafen der Rückreise kann bei außereuropäischen Reisen auch ein Hafen Großbritanniens, des Kanals, der Nordsee, des Sundes oder der Ostsee gelten, der nicht Hafen der Ausreise ist, aber nur, wenn die Reise tatsächlich in dem betreffenden Hafen endet und dies der Mannschaft spätestens nach Ankunft vom Kapitän erklärt wird (§ 66 der neuen S.O.). In allen Fällen, wo die Reise nicht im Hafen der Ausreise endet, hat der Schiffsmann nach der neuen S.O. Anspruch auf Rückbeförderung (oder nach Wahl des Kapitäns auf Zahlung einer Entschädigung dafür) und Zahlung der Heuer für die Dauer derselben. Dies gilt aber nicht für Zeitmusterungen. Durch diese zwingende Bestimmung sind eine Reihe von Beschwerden erledigt, die auch für Bremen von Bedeutung waren. Es kam nämlich vor, daß Schiffe, die in Bremen gemustert hatten, die Reise in Hamburg beendeten, dort abmusterten und dann eventuell mit kleinerer Mannschaft nach Bremen zurückkehrten. Der Schiffsmann mußte dann auf seine Kosten von Hamburg hierher zurückkehren.

Die Anmusterung für die Reise bildet auf der Weser nur die Ausnahme, Anmusterungen auf Zeit sind weit häufiger. Namentlich der Norddeutsche Lloyd mustert meist auf Zeit an. Anmusterungen auf unbestimmte Zeit (§ 28 Abs. 3 der neuen S. O.) kommen wohl kaum vor. Gewöhnlich wird für 6 Monate gemustert, ein Zeitraum, der die Dauer auch der längsten Dampferreisen auf festen Linien überschreitet. Der Heuervertrag auf Zeit enthält gewöhnlich die Bestimmung, daß der

Digitized by Google

Kapitän den Schiffsmann nach Beendigung jeder Reise an der Weser abmustern kann. Wenigstens war dies während der Geltung der alten S. O. der Fall (Norddeutscher Lloyd, Argo, Neptun ꝛc.) und die Reedereien haben die für sie nötige Klausel auch jetzt beibehalten[1].

Der Schiffsmann ist verpflichtet, bis zum Ablauf der Zeit im Dienst zu bleiben. Fällt dieser Termin in eine Reise hinein, so haben beide Teile das Recht, die Fortsetzung des Dienstes bis zu einer Dauer von längstens 3 Monaten zu verlangen und zwar der Kapitän bis zur Ankunft in einem Hafen, wo er einen Ersatzmann anheuern kann, der Schiffsmann bis zur Ankunft in einem deutschen Hafen. In diesem Falle kann der Schiffsmann die freie Rückreise nicht beanspruchen. Die Bestimmungen lassen in dieser Hinsicht an Klarheit zu wünschen übrig.

Die Entlassung kann nicht eher verlangt werden, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen festgemacht, auch die etwaige Verklarung (Verhandlung vor dem Seeamt wegen Schiffsunfalls) abgelegt ist. In einigen Fällen von Nachlässigkeit, groben Dienstvergehen, strafbaren Handlungen, selbstverschuldeten Krankheiten, sowie wenn die Reise wegen Krieg, Embargo, Blockade, Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen anderen Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann, darf der Kapitän den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen. In den zuletzt angeführten Fällen (Krieg, Blockade ꝛc.) hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen und Zahlung der halben Heuer bis zur Ankunft dort. Außerdem kann der Schiffsmann jederzeit entlassen werden, erhält aber dann eine Monatsheuer als Entschädigung und hat freie Zurückbeförderung nach dem Ausreisehafen nebst voller Heuer bis zur Ankunft daselbst zu fordern. Der Schiffsmann kann einerseits vorzeitige Entlassung fordern, wenn sich der Kapitän schwerer Pflichtverletzungen insbesondere durch Mißhandlungen oder durch Duldung solcher oder durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank schuldig macht, ferner bei Flaggenwechsel; wenn die Ausreise beendet und eine Zwischenreise beschlossen oder beendet ist (bei Reisen von mehr als 1 oder $1^1/_2$jährigen Dauer); wenn das Schiff einen Hafen anlaufen

[1] Richtiger wäre ein solcher Vertrag wohl als Heuervertrag auf unbestimmte Zeit mit vereinbarten Beendigungsbedingungen zu konstruieren, da der § 67, der diese Materie erschöpfend regelt, eine Verkürzung der Vertragszeit zu Ungunsten des Schiffsmanns nicht erwähnt. Die im Eingang des Paragraphen zugelassene Vereinbarung kann nach den Motiven und dem Wortlaut nur zu Gunsten des Schiffsmanns in Betracht kommen.

Digitized by Google

soll, der schon zur Zeit der Anmusterung durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseucht war, ohne daß der Schiffsmann davon Nachricht erhielt; endlich, wenn er sich für eine seemännische Prüfung vorbereiten will und einen Ersatzmann stellt. Dagegen gilt ein Wechsel des Reeders oder des Kapitäns nicht als Aufhebungsgrund für den Vertrag.

Eine wichtige Bestimmung der S.O. ist ferner die des § 83 des neuen (§ 71 des alten) Gesetzes, wonach der Kapitän keinen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamts außerhalb des Reichsgebiets zurücklassen darf.

Eine Ordnungsvorschrift der S.O. besagt in § 133, daß ein Abdruck des Gesetzes, der Vorschriften über Kost und Logis, über Militärverhältnisse und eine Abschrift der in der Musterrolle enthaltenen Bestimmungen des Heuervertrags einschließlich aller Nebenbestimmungen in den Mannschaftsräumen ausliegen müssen.

Eine wichtige Rolle auch für den Schiffsmann spielt das nach §§ 519, 520 des Handelsgesetzbuches zu führende Schiffstagebuch, in das alle Unfälle, alle strafbaren Handlungen und die verhängten Disziplinarstrafen einzutragen sind. Auch sonst schreibt die S.O. in vielen Fällen die Eintragung in das Schiffstagebuch, sowie die Vorlesung der Eintragung an die Beteiligten vor. Als Beweismittel hat das Schiffstagebuch eine erhebliche Bedeutung, so daß der Schiffsmann allerdings ein Interesse daran hat, die ihn betreffenden Eintragungen ihrem Wortlaute nach kennen zu lernen, was der § 98 der S.O. vorschreibt.

Die Seemannsämter. Wie aus der Erörterung über die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft hervorgeht, nehmen die Seemannsämter eine außerordentlich wichtige Stellung im seemännischen Leben ein. Sie stellen die Seefahrtsbücher aus, ohne die keine Person (auch Ärzte, Schiffsjungen, Aufwärterinnen nicht) an Bord eines Schiffes angestellt werden kann, bei ihnen findet die Anmusterung und die Abmusterung statt, sie überwachen die Auszahlung der Heuer (§ 46 der neuen S.O.). Nach der neuen S.O. sind sie auch verpflichtet, auf Antrag des Schiffsmanns bei der Abmusterung die Heuer ganz oder teilweise in Empfang zu nehmen und an auswärts wohnende Angehörige, Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen gebührenfrei zu übermitteln. Auch sonst sind ihnen eine ganze Reihe von Aufgaben zugewiesen, die ihnen den Charakter einer Polizeibehörde verleihen. So haben sie die Beschwerden über mangelhaften Proviant und Seeuntüchtigkeit des Schiffs entgegenzunehmen und für Abhilfe zu sorgen. Eine sehr umfassende Tätigkeit haben sie ferner nach dem Seeunfallversicherungsgesetz

Digitized by

zu verrichten. Nach § 65 dieses Gesetzes ist ihnen nämlich eine beglaubigte Abschrift über jeden Unfall aus dem Schiffstagebuche zu übergeben und sie haben, wenn eine Person getötet ist oder wenn ein Fall vorliegt, der voraussichtlich zu einem Entschädigungsanspruch führen wird, eine Untersuchung über die Art des Unfalls und die in Betracht kommenden Verhältnisse des Verletzten (Hinterbliebene, schon bezogene Renten) zu veranstalten.

Auch bei Streitigkeiten zwischen Kapitän und Schiffsmannschaft, die den Seemannsämtern bei ihrer amtlichen Tätigkeit häufig zur Kenntnis kommen, sollen sie vermitteln. Der § 128 der neuen S. O. (§ 104 der alten) sagt ausdrücklich, daß jedes Seemannsamt, insbesondere dasjenige, vor dem die Abmusterung erfolgt, verpflichtet ist, die gütliche Ausgleichung der zu seiner Kenntnis gebrachten, zwischen dem Kapitän und dem Schiffsmann bestehenden Streitigkeiten zu versuchen und einen Güteversuch zu veranstalten. Ein Streit, der über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, wird von dem Seemannsamt, in dessen Bezirk das Schiff liegt, unter Vorbehalt des Rechtswegs entschieden. Im Auslande darf der Schiffsmann (auch wenn gesetzliche Gründe vorliegen) den Dienst gegen den Willen des Kapitäns erst auf Grund einer vorläufigen Entscheidung des Seemannsamts verlassen (§ 77 der neuen S.O.). Der Kapitän darf ohne Genehmigung des Seemannsamts keinen Schiffsmann außerhalb des Reichsgebiets zurücklassen (§ 83 der neuen S.O.). Besonders wichtig für die Schiffsmannschaft ist aber die weitgehende strafrechtliche Befugnis der Seemannsämter geworden. Im Anschluß an die früheren Landesgesetze hat die Seemannsordnung ein ausgebildetes System von Strafen (meist Geldstrafen) für Verstöße gegen die Schiffsdisziplin aufgestellt. Allerdings handelt es sich bei diesen Disziplinarvergehen an sich nur um Verstöße gegen zivilrechtliche Verpflichtungen. Wegen ihrer, die Sicherheit der Mitreisenden gefährdenden Natur liegt aber auch ein unleugbares öffentliches, das Eintreten der Strafgewalt rechtfertigendes Interesse vor. Im einzelnen kann man natürlich über manche Strafsestsetzungen verschiedener Meinung sein. Der Schiffsmann wird mit einer Geldstrafe bis zum Betrag einer Monatsheuer bestraft, wenn er sich einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig macht. Als solche wird insbesondere angesehen: Nachlässigkeit im Wachtdienste, Ungehorsam gegen einen Dienstbefehl, ungebührliches Betragen gegen Vorgesetzte, Mannschaften oder Reisende, Verlassen des Schiffs ohne Erlaubnis oder Ausbleiben über die Zeit, Trunkenheit im Dienst, Vergeuden von Proviant ꝛc.

Digitized by Google

Diese Strafen treten zu den sonstigen Disziplinarstrafen, die der Kapitän verhängen kann, noch hinzu, aber nur auf Antrag des Kapitäns oder des Verletzten. Auch der Kapitän und in einzelnen Fällen auch der Reeder ist mehrfach mit Strafe bedroht, wenn er den in der S. O. ihm auferlegten Verpflichtungen und Ordnungsvorschriften zuwiderhandelt. Die Strafen hat in den meisten Fällen das Seemannsamt zu verhängen, soweit es sich um Übertretungen im Sinne des Strafgesetzbuchs handelt. In dem Falle der einfachen Desertion, welche wahlweise neben Geldstrafe mit Gefängnisstrafe von dreimonatiger Dauer bedroht ist (also im Sinne des Strafgesetzbuchs ein Vergehen), ist die Strafffestsetzung gleichfalls dem Seemannsamte zugewiesen, aber nur wenn es seinen Sitz im Auslande hat. Das Verfahren ist ähnlich dem bei polizeilichen Strafbescheiden geregelt. Der Beschuldigte kann innerhalb 10 Tagen seit der Verkündigung oder Zustellung den Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen. Der Einspruch kann, wenn das Schiff den Hafen verlassen hat, beim Kapitän zu Protokoll angebracht werden. Die Bestrafung der Schiffsführer wegen Übertretung der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft ist gleichfalls den Seemannsämtern überwiesen. Bestrafungen dieser Art sind vor Bremischen Seemannsämtern jedoch nicht vorgekommen, überhaupt sind Bestrafungen der Kapitäne oder Reeder durch die Seemannsämter erklärlicher Weise selten.

Die Bestimmung über die Einrichtung der Seemannsämter ist den Landesregierungen überlassen. Die preußischen Seemannsämter sind meist mit dem Landratsamt verbunden, so diejenigen in Geestemünde und Blumenthal. Oldenburg hat Seemannsämter in Brake, Varel, Friesoythe und Jever eingerichtet, Vorsitzende sind die Amtmänner. In Preußen und Oldenburg stehen die Seemannsämter also meist unter Leitung oder direkter Aufsicht von juristisch gebildeten höheren Beamten. In Bremen und Bremerhaven sind die Geschäfte des Seemannsamts dem Wasserschout (Wasserschulze) übertragen, der diese Seepolizei schon von jeher ausübte. In Vegesack nimmt der Hafenmeister die dort nur unerheblichen Geschäfte des Seemannsamts wahr. Die beiden Bremischen Wasserschouts sind frühere Kapitäne der Handelsmarine. Für die Entscheidung in Strafsachen waren die Preußischen und Oldenburgischen Seemannsämter schon vor dem 1. April 1903 kollegialisch (mit schiffahrtskundigen Beisitzern) eingerichtet, während der Bremische Wasserschout allein entschied. Die neue Seemannsordnung bestimmt, daß die Seemannsämter des Inlands bei der Entscheidung in Strafsachen durchweg mit schiffahrtskundigen Beisitzern besetzt sein müssen. In folge dessen sind jetzt auch in Bremen

Beisitzer und zwar für Verhandlungen über Schiffsleute auch solche, die als Schiffsleute zur See gefahren haben, ernannt worden.

Seitens der von mir vernommenen Schiffsleute sind Klagen über die Handhabung der Strafbefugnis durch die Bremischen Seemannsämter nicht ausgesprochen worden. Insbesondere wurde das humane Vorgehen des Bremischen Wasserschouts anerkannt. Bekannt ist, daß die Organisation der Seeleute das System, namentlich mit Rücksicht auf die Hamburgischen Verhältnisse, scharf bekämpft. Die von den Leitern der Organisation auch mir gegenüber ausgesprochenen Bedenken sind folgende: Es sei ungerechtfertigt, daß der Schiffsmann neben den z. T. empfindlichen Disziplinarstrafen auf der Reise auch noch am Ende derselben mit einer nicht selten ziemlich hohen Geldstrafe bestraft werde, die seinen sauer verdienten Lohn schmälere. Für den Schiffsmann sei es ferner ungünstig, daß der Wasserschout ein früherer Kapitän sei und sich deshalb unwillkürlich auch beim besten Willen im Gedankenkreise seines früheren Berufs bewege. Die Strafen seien daher auch in Bremen sehr hoch, wie die an die Seemannskasse abgeführten Beträge bewiesen. Sie kämen auch den Schiffsleuten selbst nicht zu gute, da die Seemannskasse für die jetzt tätigen Seeleute ohne Bedeutung sei. Es sei wünschenswert, daß die Strafjustiz durch richterliche Beamte mit seemännischen Beisitzern ausgeübt werde.

Auf die Seemannskasse, der die sämtlichen Strafgelder zufließen, wird in anderem Zusammenhange einzugehen sein. Was die Höhe der Strafen des Seemannsamts anlangt, so werden darüber keine näheren Angaben veröffentlicht. Nur die Gesamtzahl der Bestrafungen wird angegeben. Es wurden von den Bremischen Seemannsämtern

Tabelle 6.

	bestraft	dem Gericht überwiesen	von den Bestraften legten Einspruch ein	Zahl der Bemannung
1880	56	55	2	5 538
1885	90	73	1	5 828
1890	325	126	4	10 191
1895	176	59	7	10 662
1900	177	117	14	15 084
1901	232	124	39	16 657
1902	247	170	11	16 830

Die dem Gericht überwiesenen Fälle enthalten die Desertionsfälle nicht. Der Seemanskasse flossen im Jahre 1902 insgesamt 13 618 Mk.

Digitized by Google

75 Pf. an Strafgeldern zu. Darunter befinden sich aber auch die von auswärtigen Seemannsämtern und vom Gericht erkannten Strafen, deren Gesamtsumme die von den Bremischen Seemannsämtern erkannten weit übersteigt, sowie die in Folge von Desertionen ersparten Heuern. Man wird die Gesamtsumme der von Bremischen Seemannsämtern erkannten Strafen nach einer mir gewordenen Auskunft auf etwa 2000 Mk. jährlich veranschlagen dürfen, was auf milde Bestrafungen hindeutet. Es mag in diesem Zusammenhange noch darauf hingewiesen werden, daß der schon erwähnte § 128 der neuen S.O. den Seemannsämtern die Verpflichtung auferlegt, bei Streitigkeiten einen Güteversuch zu veranstalten. Ob nach dem Wortlaut des Gesetzes darunter auch eine Einwirkung verstanden sein soll, die eine Zurückziehung des Strafantrags seitens des Kapitäns zum Ziele hat, mag zweifelhaft sein. Dem Geiste des Gesetzes nach möchte ich das annehmen, denn dieses hat auch sonst die Zurückziehung des Strafantrags begünstigt. In Bremen werden auf diese Weise manche Fälle dadurch erledigt, daß der Missetäter sich verpflichtet, einen Betrag an mildtätige Kassen zu entrichten. In vielen Fällen wird ein Strafantrag auch bei erheblicheren Verfehlungen nicht gestellt, sondern eine freiwillige Zahlung an Kassen ꝛc. oder ein mildes Vergessen vorgezogen.

Im Auslande nehmen die deutschen Konsuln die Geschäfte der Seemannsämter wahr. Ihre Strafbefugnis erstreckt sich auch auf das Vergehen der Desertion. Unter den Schiffsleuten herrscht vielfach ein starkes Mißtrauen gegen solche Konsuln, die keine Berufskonsuln sind, ein Mißtrauen, das durch den „Seemann", das Organ des Seemannsverbandes, genährt wird. Tatsachen, welche dieses Mißtrauen rechtfertigen könnten, sind mir von den vernommenen Schiffsleuten nicht mitgeteilt worden, doch wurde über unhöfliche Behandlung durch das Personal des Konsulats sowie darüber, daß man den Konsul nicht habe sprechen können, mehrfach Klage geführt.

Zum Schlusse mag noch bemerkt werden, daß das Englische Recht eine so weitgehende Disziplinarstrafgewalt der Seemannsämter (Marine offices) nicht kennt. Diese strafen nur in 4 besonders bestimmten Fällen (Verletzung einer Person an Bord, An Bord Bringen von Spirituosen, Trunkenheit und Besitz von Waffen). Für diese Zuwiderhandlungen sind Strafen in bestimmter Höhe (5 sh, bei wiederholter Trunkenheit 10 sh) festgesetzt. Der Kapitän kann bei späterem Wohlverhalten die Reduktion oder Aufhebung der Strafe erwirken. Die Bestimmungen sind also wesentlich milder. Daß sie dem Zweck besser entsprechen, ist nicht erweis-

Digitized by

lich. Jedenfalls muß ich nach den mir gemachten Angaben annehmen, daß die Disziplin und das sittliche Verhalten der Mannschaften auf Englischen Schiffen häufig recht viel zu wünschen übrig läßt. Ob daran die milden Strafen oder der englische Volkscharakter die Schuld trägt, mag dahin gestellt bleiben.

Versicherung gegen Krankheit, Unfall und Invalidität. Seeberufsgenossenschaft. Es ist nun noch mit einigen Worten auf die Versicherungsgesetze, soweit sie auf die Schiffsmannschaft Anwendung finden, einzugehen.

Die *Krankenfürsorge* für Seeleute beruht nicht auf dem Krankenversicherungsgesetz, sondern für den Schiffer auf § 553 des Handelsgesetzbuchs, für die Schiffsmannschaft auf den Bestimmungen der Seemannsordnung (§ 59 der neuen, § 48 der alten S.O.). Danach trifft die Fürsorgepflicht für den erkrankten Schiffsmann *den Reeder allein*; der Schiffsmann hat keinen Beitrag zu leisten. Die *Unfallversicherung* ist durch das Seeunfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 (das ursprüngliche Gesetz vom 13. Juli 1887 wurde mehrfach erweitert) geregelt, die *Invalidenversicherung* durch das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 (ursprünglich Ges. v. 22. Juni 1889).

Was die *Krankenfürsorge* anlangt, so bestimmt die Seemannsordnung im Einklang mit den früheren Bremischen Gesetzen, daß der Reeder, wenn der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung erkrankt oder eine Verletzung erleidet, die Kosten der Krankenhausbehandlung und Verpflegung zu tragen hat. Die Verpflichtung erstreckt sich auf 3 Monate, wenn der Schiffsmann die Reise nicht angetreten hat, wenn er sie angetreten hat, auf 3 Monate nach dem Verlassen des Schiffs in einem deutschen Hafen, auf 6 Monate nach dem Verlassen des Schiffs in einem anderen Hafen. Der Schiffsmann bezieht die Heuer bis zur Einstellung des Dienstes, wenn er die Reise nicht antritt, sonst bis zu dem Tage, an dem er das Schiff verläßt. Hat er Angehörige, deren Unterhalt er bisher ganz oder überwiegend aus seinem Heuerverdienste bestritten hat, so ist während der Krankenhausbehandlung ein Viertel der Heuer zu zahlen. Die letztere Bestimmung ist erst durch die neue Seemannsordnung getroffen worden. Auch bestimmt diese, daß die geschilderten Ansprüche nur dann wegfallen, wenn der Schiffsmann sich die Krankheit oder die Verletzung durch eine *strafbare* Handlung zugezogen hat. Nach der bisherigen Seemannsordnung fielen sie auch fort, wenn eine *unerlaubte* Handlung vorlag oder wenn der Schiffsmann mit

Digitized by Google

einer syphilitischen Krankheit behaftet war. Die neue Bestimmung äußert ihre Wirksamkeit namentlich bei den häufigen Geschlechtskrankheiten, wo bisher die Verpflichtung zur Tragung der Kosten von den Reedereien meist abgelehnt wurde. Die neue Seemannsordnung hat also die Verpflichtungen der Reedereien wesentlich erweitert und den Seeleuten namentlich in der Behandlung der Geschlechtskrankheiten eine Verbesserung zuerkannt, die die übrigen Arbeiter erst durch die Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 25. Mai 1903 erhalten haben. Die Lücke zwischen der 3 monatigen Fürsorgepflicht des Reeders und dem erst nach 6 Monaten beginnenden Bezugsrecht der Invalidenrente ist freilich auch bei den Schiffsleuten vorhanden, soweit nicht durch besondere Einrichtungen, wie die Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd, Vorsorge getroffen ist. Die Bestimmungen des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899 (22. Juni 1889) gelten jetzt für alle Schiffsleute deutscher Seefahrzeuge, d. h. solcher ausschließlich oder vorzugsweise zur Seefahrt benutzter Fahrzeuge, welche unter deutscher Flagge fahren. Auch hier ist der Umfang der versicherungspflichtigen Personen gegen früher wesentlich erweitert worden. Die Selbstversicherung ist für Schiffsführer und andere Angestellte mit einem Gehalt zwischen 2—3000 Mk. zugelassen. Auf die Einzelheiten des Gesetzes näher einzugehen, würde zu weit führen. Von praktischer Bedeutung ist es, daß durch die Vorschriften des Bundesrats über die Einziehung der von den Reedern für die Invaliditätsversicherung der Seeleute zu entrichtenden Beiträge vom 22. November 1890 eine besondere Art der Beitragserhebung angeordnet wurde. Die Arbeitnehmer führen [illegible] den Arbeitern an Land eingeführten Quittungsbücher mit [illegible]arken, vielmehr erfolgt die Einziehung der Beiträge und der Nachweis über Dauer und Höhe der Versicherung unter Benutzung der Seefahrtsbücher und besonderer Ausweise, von denen die Musterrollen der Seemannsämter die wichtigsten sind. Die Beiträge werden jährlich von den Reedern eingezogen, die den auf die Schiffsleute entfallenden Betrag bei der Zahlung der Heuer einbehalten, ein der Eigenart des seemännischen Lebens in ausgezeichneter Weise gerecht werdendes Verfahren, das freilich die Versicherungsanstalten mit großer Arbeit belastet. In Ziffer 14 der genannten Vorschriften waren den beteiligten Versicherungsanstalten gemeinsame Veranstaltungen zur Ausführung der Versicherung nahe gelegt worden. Davon haben alle in Betracht kommenden Versicherungsanstalten (bis auf die am wenigsten beteiligte Rheinische V. A.) Gebrauch gemacht und es ist eine gemeinsame Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute ein-

gerichtet worden, deren Leitnng die Hanseatische Versicherungsanstalt in Lübeck führt. Wir verdanken diesem Umstande eine Reihe nicht uninteressanter statistischer Daten aus den ersten Jahren der Geschäftsführung dieser Stelle. Leider sind die entscheidenden Zahlen nur für die Bezirke der Versicherungsanstalten, also für sämtliche 3 Hansestädte, zusammen, veröffentlicht worden. Nach diesen Berechnungen waren bis Mitte Dezember 1892 im Durchschnitt von je 100 Seeleuten versichert:

	In der Lohnklasse			
	I	II	III	IV
bei der Hanseatischen Versicherungsanstalt . .	3,3	23,8	59,6	13,3
im Gesamtdurchschnitt (ohne Rheinland) . . .	4,5	22,9	60,3	12,3

Die durchschnittliche Zahl der für jeden Seemann im Jahre beigebrachten Wochenbeiträge und die gesamte Beitragssumme für den Seemann war in derselben Zeit:

Tabelle 7.

	Zahl der Wochenbeiträge in Lohnklasse				im Durchschnitt aller Lohnklassen	Durchschnittsbeitrag pro Kopf
	I	II	III	IV		
Ostpreußen	23	36	43	48	41	9,65
Pommern	29	33	37	41	36	8,44
Schleswig-Holstein . . .	30	39	42	41	41	9,92
Mecklenburg	28	38	39	38	38	8,82
Hannover	34	35	40	39	39	8,70
Oldenburg	35	38	41	40	40	9,23
Hansestädte	36	40	43	43	42	9,92
Überhaupt	33	39	42	43	41	9,64

Es geht daraus hervor, daß sowohl die Gesamthöhe der Beiträge, als auch ihre durchschnittliche Zahl in den Hansestädten und Schleswig-Holstein am höchsten war. Der Gesamtbeitrag war 9,92 Mk. pro Kopf, die Belastung für den Reeder also rund 5 Mk. Im Jahre 1900 war die Gesamtbelastung pro Kopf 9,87 Mk., im Jahre 1901 = 11,04 Mk. Die Berechnung der Wochenbeiträge ergibt, daß durchschnittlich für jeden Mann 42 Beiträge zu leisten waren. Da die meisten Seeleute ihre Arbeitskraft anderwärts nicht verwerten können, müssen wir daraus schließen, daß sie im Durchschnitt etwa 2 Monate arbeitslos sind. Die Ziffer von 10 Wochen verringert sich etwas dadurch, daß es unter den Seeleuten auch viele eigentliche Saisonarbeiter gibt, die nur einen Teil des Jahres auf See fahren, so z. B. die Heringsfischer (Lipper), viele

Digitized by Google

Stewards auf Passagierschiffen und einige Schiffsleute, die den Winter bei ihrer Familie zubringen. Im Jahre 1900 war die durchschnittliche Gesamtzahl der Wochenbeiträge (für die einzelnen Anstalten ist sie nicht näher nachgewiesen) 39,66, im Jahre 1901 = 41,34. Die Feststellungen dürften wohl bei keinem Berufe einen solchen Grad der Genauigkeit aufweisen, weil der Antritt und die Beendigung des Dienstes durch die öffentliche Urkunde der Musterrolle beurkundet und die Berechnungen aus diesem Material entnommen sind.

Über die Zahl und die Höhe der von den Versicherungsanstalten an Seeleute gezahlten Renten habe ich keine nähere Auskunft erhalten können. Es ist jedoch wahrscheinlich, daß die Renten den gemachten Aufwendungen nicht entsprechen, weil die Seeleute weit seltener im Dienste invalide werden, als die übrigen Arbeiter und das Alter von 70 Jahren im Dienste fast nie erreichen. Der Beruf stellt große Anforderungen an die körperliche Gewandtheit und Leistungsfähigkeit, Anforderungen, denen viele in vorgerückterem, aber noch durchaus arbeitsfähigem Alter nicht mehr gewachsen sind, so daß sie am Lande Arbeit suchen. Viele geben später den Beruf auch freiwillig auf, um eine ruhigere Tätigkeit auszuüben. Das Mißverhältnis zwischen Leistungen der Versicherten und Leistungen der Anstalten legte den Gedanken nahe, die zu zahlenden Beiträge im Interesse der Seeleute auch anderen Zwecken dienstbar zu machen. Wie sehr die Verhältnisse hier von denen der Arbeiter an Land abweichen, geht auch aus der folgenden Berechnung der Seeberufsgenossenschaft hervor, in der die Leistungen der 64 industriellen Berufsgenossenschaften mit denen der Seeberufsgenossenschaft verglichen werden. Danach zahlten in den Jahren 1888—1891:

die industriellen Berufsgenossenschaften

Renten an Verletzte	38 089 032 Mk.
Kur- und Verpflegungskosten und sonstige Renten .	11 811 588 „

dagegen die Seeberufsgenossenschaft

Renten an Verletzte	98 389 Mk.
Kur- und Verpflegungskosten und sonstige Renten .	185 162 „

Während also die industriellen Berufsgenossenschaften für die Renten an Verletzte mehr als dreimal soviel bezahlen mußten, wie für Kurkosten und sonstige Renten, bezahlte die Seeberufsgenossenschaft umgekehrt für die letzteren Zwecke das doppelte von dem, was sie für Renten an Verletzte selbst bezahlte. Die sonstigen Renten, also namentlich diejenigen an Witwen und Waisen, spielen daher bei den Seeleuten eine viel größere

Rolle. Die Seeberufsgenossenschaft schlug nun vor, die Invalidenversicherung selbst zu übernehmen und aus den Überschüssen, die nach Zahlung der gesetzlich zu leistenden Beiträge blieben, eine Witwen- und Waisenversicherung für die Seeleute einzurichten, wobei natürlich die nach dem Unfallversicherungsgesetz von den Reedern so wie so zu leistenden Beiträge bestehen bleiben würden. Der § 11 des neuen Invalidenversicherungsgesetzes läßt nunmehr diese Möglichkeit zu, bestimmt aber ausdrücklich, daß die von den Unternehmern zu leistenden Beiträge mindestens die Höhe beibehalten müssen, die vom Gesetze für die übrigen Berufe festgesetzt sind. Zur Durchführung der Witwen- und Waisenversicherung ist es wegen versicherungstechnischer Schwierigkeiten bis jetzt noch nicht gekommen.

Die Unfallversicherung für Seeleute ist, wie bemerkt, im Jahre 1887 eingeführt worden und gilt jetzt für alle Personen, die auf deutschen Seefahrzeugen zur Schiffsmannschaft gehören, ferner für Personen, die in inländischen Häfen auf Schiffen arbeiten, ohne anderweit versichert zu sein, endlich für auf schwimmenden Docks, beim Lotsendienst, bei Bergungsarbeiten, bei Beleuchtung und Instandhaltung des Fahrwassers beschäftigte Personen. Die Zahl der Reeder und der sonstigen Betriebe des Wesergebiets, die in der Seeberufsgenossenschaft vereinigt sind, ist schon oben in Tabelle 4 angegeben worden.

Der Jahresverdienst, welcher der Unfallrente zu Grunde zu legen ist, beträgt jetzt das Elffache (früher das Neunfache) desjenigen vom Reichskanzler festzusetzenden Durchschnittsbetrags, der bei der Anmusterung oder Anwerbung durchschnittlich an Lohn (Heuer) oder Gehalt gewährt wird, unter Hinzurechnung von zwei Fünfteln des für Vollmatrosen geltenden Durchschnittssatzes als Geldwert der auf Seefahrzeugen gewährten Beköstigung; auch regelmäßige Nebeneinnahmen sind zu berücksichtigen (§ 10 des Seeunfallversicherungsgesetzes), Überstundenlöhne werden jedoch als solche nicht gerechnet. Die Berechnung einer elfmonatigen Beschäftigungsdauer ist, wie schon oben bemerkt, für die Schiffsleute recht günstig. Einzelne Kategorien, wie namentlich die Stewards, können im Durchschnitt nicht auf eine so lange Beschäftigung rechnen. Dagegen läßt sich nicht verkennen, daß die Berechnung der Kost mit zwei Fünfteln der Durchschnittsheuer der Vollmatrosen zu ungünstig ist. Wie wir noch sehen werden, müssen die Reedereien selbst für die Kost täglich 1—1,20 Mk. ausgeben, während der für die Rente in Rechnung gezogene Betrag bei der jetzigen Lohnhöhe auf etwa 70—75 Pfg. zu stehen kommt.

Die Seeberufsgenossenschaft hat die Beitragspflichtigen in Sektionen

Digitized by Google

eingeteilt, von denen die Sektion I das Emsgebiet, die Sektion II das Wesergebiet, Sektion III das Elbgebiet umfaßt. In finanzieller Hinsicht hat die Sektion II (Bremen) bis zum Jahre 1892, wo die Angaben hierüber zum letzenmal veröffentlicht wurden, immer am günstigsten unter den Sektionen der Nordsee abgeschnitten. Während die Sektion I (Papenburg) in den 5 Jahren bis 1892 einen Fehlbetrag, die Sektion III (Hamburg) einen Überschuß von 154 433 Mk. erbrachte, erhob sich der Überschuß der Wesersektion bei wesentlich geringerer Mannschaftszahl auf 174 519 Mk. Allerdings kam damals die Hochseefischerei noch nicht so zur Geltung, bei der die Unfallhäufigkeit besonders groß ist. Von je 1000 Mk. Beiträgen wurden zu Entschädigungen im Durchschnitt der 5 Jahre verwendet:

von Sektion I (Papenburg) 398 Mk.
" " II (Bremen) 238 "
" " III (Hamburg) 275 "

Auch der pro Mark des anrechnungsfähigen Arbeitsverdienstes zu zahlende Beitrag war in der Sektion II meist am geringsten. Die Zahl und der anrechnungsfähige Arbeitsverdienst der Versicherten, der Gesamtbeitrag und der Beitrag pro Mark und Kopf waren während des Bestehens der Berufsgenossenschaft für die Sektion II:

Tabelle 8.

	Zahl der Versicherten	Jahresverdienst der Versicherten	Beitrag bei der Sektion II insgesamt	per Kopf	per Mark des Arbeitsverdienstes
		ℳ	ℳ	ℳ	₰
1888	12 363	6 866 411	47 186	3,82	0,69
1889	13 529	7 147 771	79 704	5,89	1,12
1890	14 037	7 466 730	102 647	7,31	1,37
1891	14 416	7 979 294	114 407	7,93	1,43
1892	14 161	7 836 781	134 793	9,52	1,72
1893	14 018	7 795 886	144 224	10,28	1,85
1894	14 701	7 837 798	136 378	9,28	1,74
1895	14 823	7 847 961	178 934	12,07	2,28
1896	14 353	8 010 579	199 464	13,90	2,49
1897	15 537	8 400 430	183 969	11,84	2,19
1898	16 841	9 026 531	231 079	13,72	2,56
1899	17 303	9 143 431	241 387	13,95	2,64
1900	18 918	10 999 449	279 386	14,77	2,54
1901	19 934	12 462 917	330 267	16,57	2,65
Gegen Hamburg 1901	25 795	17 444 288	460 529	17,89	2,64

Die Belastung der Reeder durch die Unfallversicherungsgesetzgebung ist also sehr erheblich und noch in stetem Steigen begriffen, da der Be-

Digitized by Google

Tabelle 9. Rentenleistungen der Seeberufsgenossenschaft für die Sektion II (Wesergebiet).

	Witwenrenten			Kinderrenten			Aszendentenrenten			Unfallrenten		
	Zahl	Gesamtbetrag	Durchschnittsrente	Zahl	Gesamtbetrag	Durchschnittsrente	Zahl	Gesamtbetrag	Durchschnittsrente	Zahl	Gesamtbetrag	Durchschnittsrente
		ℳ	ℳ		ℳ	ℳ		ℳ	ℳ		ℳ	ℳ
1888	7	598	85,5	13	780	60,0	7	464	66,2	10	576	57,6
1889	15	1 866	124,4	40	3 709	92,7	12	1 156	96,3	29	3 527	121,6
1890	36	6 108	169,7	78	8 824	113,1	18	1 993	110,7	59	6 601	111,9
1891	55	8 196	149,0	122	11 454	93,9	20	2 104	105,2	111	10 604	95,5
1892	72	11 656	161,9	147	16 689	113,5	26	2 601	100,1	142	15 862	111,7
1893	98	15 279	155,9	191	20 871	109,3	25	2 596	103,9	170	18 858	110,9
1894	100	14 878	148,8	199	19 811	99,6	28	2 901	103,6	209	22 116	105,8
1895	160	20 246	126,5	325	27 162	83,6	38	3 454	90,9	258	29 244	113,4
1896	185	23 581	127,5	377	34 014	90,2	44	4 403	100,1	287	31 472	109,7
1897	218	30 175	138,4	437	42 791	97,9	50	4 780	95,6	338	40 766	120,6
1898	237	32 121	135,5	470	42 464	90,4	55	5 272	95,9	381	49 694	130,4
1899	274	38 878	141,9	509	50 505	99,2	58	6 191	106,7	452	60 848	134,6
1900	338	43 955	130,0	633	57 499	90,8	70	7 045	100,6	477	69 804	146,3
1901	359	55 833	155,5	675	77 664	115,1	79	9 748	123,4	507	75 618	149,2
1902	377	63 776	169,2	692	89 098	128,8	85	11 009	129,5	562	88 566	157,6
Zusammen:												
Bremen (II) . .	2531	367 148	145,1	4908	503 333	102,6	615	65 717	106,9	3992	524 155	131,3
Papenburg (I) .	652	104 210	159,8	1217	142 365	117,0	295	31 198	105,8	518	84 403	162,9
Hamburg (III) .	1880	303 382	161,4	2785	330 690	118,7	500	53 919	107,8	5470	726 066	132,7
Kiel (IV) . . .	633	116 004	183,4	937	123 012	131,3	177	25 870	146,2	757	120 015	158,5
Stettin (V) . .	1510	242 813	160,8	1746	190 687	109,2	278	27 929	100,5	1540	252 495	164,0
Danzig (VI) . .	570	80 293	140,9	832	84 941	102,1	238	22 524	94,6	567	88 105	155,4

Digitized by Google

harrungszustand noch lange nicht erreicht ist. Bei der Berechnung auf den Kopf der Versicherten ist zu bemerken, daß die tatsächlich im Durchschnitt beschäftigte Mannschaftszahl wesentlich geringer ist, als die in der obigen Tabelle angegebene, worauf im nächsten Kapitel noch zurückzukommen ist. In Wirklichkeit ist also die Belastung pro Kopf der Angestellten noch größer.

Was die Leistungen der Seeberufsgenossenschaft an gezahlten Renten anlangt, so sind diese bis zum Jahre 1892 für die einzelnen Sektionen veröffentlicht worden, von da an nicht mehr. Infolge des Entgegenkommens der Seeberufsgenossenschaft kann ich auch die Zahlen für die folgenden Jahre hinzufügen, die einen interessanten Einblick in die Tätigkeit der Genossenschaft gewähren.

(Siehe die Tabelle 9 auf S. 356.)

Wie die Tabelle ergibt, hat die durchschnittliche Witwenrente 145,1 Mk., die Kinderrente 102,6 Mk., die Aszendentenrente 106,9 Mk. und die Unfallrente des Verletzten 131,3 Mk. betragen. Auffällig ist es, daß die Renten aller anderen Sektionen mit Ausnahme der Sektion VI (Danzig) bei den Hinterbliebenen höher sind, als die Bremischen, obgleich die Heuern an der Weser wesentlich höher sind als an der Ostsee. Auch die geringe Höhe der Unfallrente der Verletzten im Gegensatz zu den bei den anderen Sektionen ist bemerkenswert. Vermutlich findet beides seine Erklärung in dem Umstande, daß die Reederei der Weser besonders viele Segelschiffe und Fischereifahrzeuge aufzuweisen hat.

Die Schiffsmannschaft.

Die seemännische Laufbahn. — Die Besatzung der Bremischen Weserflotte. — Zusammensetzung der Mannschaft auf den einzelnen Schiffsarten. — Farbiges Personal.

In der Zusammensetzung der Schiffsmannschaft sind seit der Entwicklung der Dampfschiffahrt die größten Veränderungen vorgegangen. Nicht nur, daß zu den eigentlichen Matrosen (der sogen. Decksmannschaft) in immer steigendem Maße das Maschinenpersonal (insbesondere Heizer und Kohlenzieher) getreten ist, vielmehr ist neuerdings das früher ganz unerhebliche Bedienungspersonal auf den Riesendampfern, die ja eigentlich schwimmende Hotels sind, zu derartigen Ziffern angewachsen, daß es dort die Mannschaften des Deckdienstes um ein vielfaches überragt. Die Bedeutung der früher wichtigsten Kategorie der Schiffsleute, der Vollmatrosen, ist daher relativ immer mehr gesunken, der Zahl nach werden

Digitized by

sie jetzt von den Mannschaften des Maschinen- und Bedienungsdienstes auf den Bremischen Schiffen erreicht oder sogar übertroffen.

Es sollen nun zunächst die gesetzlichen Bestimmungen, die sich auf die Zusammensetzung des Schiffspersonals und auf die Laufbahn der einzelnen Chargen beziehen, kurz zusammengestellt, sodann soll die tatsächliche Zusammensetzung auf den Schiffen der Bremischen Flotte untersucht werden.

Die seemännische Laufbahn. An der Spitze der Schiffsmannschaft steht der *Schiffer*, oder, wie er nach der neuen Seemannsordnung wieder genannt wird, der *Kapitän*. Er muß auf Seeschiffen (vergl. Gewerbeordnung § 31) ein Befähigungszeugnis haben und zwar entweder ein solches zum *Schiffer auf Küstenfahrt*, *auf kleiner Fahrt* oder *auf großer Fahrt*. (Bekanntmachung vom 6. August 1887.)

Als *Küstenfahrt* gilt die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festland- und Inselküste von Antwerpen bis Windau (mit Ausnahme der Umfahrt um Skagen ꝛc.), an der Küste der dänischen Inseln und an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kalmar, jedoch nur mit Segelschiffen von weniger als 200 Kubikmeter Bruttogehalt, mit Schleppdampfern und mit Seeleichtern.

Kleine Fahrt ist die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee und im englischen Kanal mit Seeschiffen von weniger als 400 Kubikmeter Bruttogehalt und mit Schleppdampfern und Seeleichtern.

Große Fahrt ist jede Fahrt mit größeren Seeschiffen oder über die angegebenen Grenzen hinaus.

Für den *Küstenschiffer* ist nur eine bestimmte Fahrzeit (50 Monate) vorgeschrieben. Das Zeugnis hat ihm die zuständige Behörde zu erteilen. Eine Prüfung hat der Schiffer für Küstenschiffahrt nicht abzulegen, man begnügt sich mit einem Attest zweier Kollegen und mit dem Nachweis der Fahrzeit. Durch Bekanntmachung vom 10. Februar 1899 kann ein solcher Schiffer auch bei sechzigmonatiger Fahrzeit ein Hochseefischereisegelschiff innerhalb der Grenzen der kleinen Fahrt führen (Heringslogger). Für den kleinen Marktverkehr der an der See gelegenen Orte können besondere Bestimmungen getroffen werden.

Der Schiffer *auf kleiner Fahrt* hat eine *Prüfung* abzulegen und den Nachweis einer *sechzigmonatigen Fahrzeit* zu erbringen. Da es sich bei der kleinen Fahrt tatsächlich auch um eine Fahrt in der Nähe der Küste handelt, wird der Nachweis eigentlicher nautischer Kennt-

Digitized by Google

nisse (Bestimmung des Schiffsorts auf Grund astronomischer Beobachtungen ꝛc.) nicht verlangt, es genügt Vertrautheit mit den seemännischen Hantierungen, mit dem Lot, dem Kompaß, dem Loggen, mit dem Gebrauch der Seekarten ꝛc. Auch die Anforderung an die übrige allgemeine Bildung ist bescheiden.

Das Bedürfnis nach derartigen Schiffern auf kleiner Fahrt war eine Zeitlang nur sehr gering, weil die Zahl der Schiffe von weniger als 400 Kubikmetern immer mehr zurückging. Neuerdings ist aber ein größerer Bedarf hervorgetreten, da die Dampfer der Hochseefischerei seit der Bekanntmachung vom 10. Februar 1899 nur von Schiffern auf kleiner Fahrt geführt zu werden brauchen. Auch zur Islandfahrt genügt das Patent zur kleinen Fahrt und der Nachweis einer bestimmten Fahrzeit nach Ablegung der Prüfung. Auf Fischereidampfern der Islandfahrt muß außer dem Kapitän noch ein zweiter Schiffsmann (Bestmann) im Besitze des kleinen Patents sein.

Für die Vorbereitung zur Prüfung ist im allgemeinen ein Kursus von 4—6 Wochen erforderlich. Hierfür kommt von den noch zu erwähnenden Seefahrtschulen an der Weser z. B. nur die in Elsfleth in Frage. Außerdem ist jeder Besitzer des Steuermannpatents zur Führung von Schiffen auf kleiner Fahrt berechtigt.

Die höhere seemännische Laufbahn bedarf einer gründlicheren Vorbereitung. Aber auch bei ihr wird der Nachweis einer bestimmten Vorbildung nicht verlangt. Voraussetzung ist vielmehr außer dem Besitz der in der Prüfung nachzuweisenden Kenntnisse nur eine bestimmte Fahrzeit (45 Monate, davon mindestens 12 Monate auf Segelschiffen als Vollmatrose ꝛc. für die Steuermannsprüfung). Es kann also jeder, auch solche, die aus den ärmsten Volksschichten stammen, die höchste seemännische Stufe erklimmen und zwar um so eher, als der seemännische Beruf einem soliden Seemann das Zurücklegen der erforderlichen Mittel in etwa 5 Jahren gestattet. Es gehört freilich ein „offener Kopf" dazu, daneben auch die erforderliche Gewandtheit im Verkehr mit Untergebenen und Vorgesetzten, eine beträchtliche allgemeine Bildung, alles Dinge, die aus den untersten Schichten der Bevölkerung stammende Personen nur selten zu erlangen im stande sind.

Die Laufbahn zum Kapitän führt zunächst zur Steuermannsprüfung, die vor einer Kommission unter Aufsicht des Reichs abzulegen ist. Zur Erlangung der Kenntnisse ist der Besuch einer Seefahrtsschule selbstverständliche Voraussetzung. Solche Schulen bestehen an der Weser in Bremen, Elsfleth und Geestemünde. Der Kursus

dauert an diesen Schulen im allgemeinen 8—9 Monate. Die Frequenz war in Bremen im Jahre 1901

für die Steuermannsklassen 61,
„ „ Schifferschule 34.

Geprüft wurden 55 Steuerleute und 28 Schiffer, wovon 7 Steuerleute und 9 Schiffer nicht bestanden.

Nach der Angabe des derzeitigen Leiters der Bremer Seefahrtschule, Dr. Schilling, ist der Prozentsatz der Schüler, die nur die gewöhnliche Volksschulbildung haben, dort auf etwa 40 % zu veranschlagen. Von diesen Schülern stammten die meisten aus den dem seemännischen Berufe nahe stehenden Kreisen, auch wohl aus dem Stande der Handwerker, Subaltern- und Bureaubeamten 2c. Selten waren vom Lande Stammende, und aus dem Arbeiterstande war dem Berichterstatter keiner vorgekommen. Es ist aber zu bemerken, daß gerade die Bremer Seefahrtschule einen hohen Prozentsatz höher Gebildeter enthält. Das Bestehen der Steuermannsprüfung berechtigt zum Dienst als Einjährig-Freiwilliger in der Kaiserlichen Marine, woselbst die Einjährigen für Kleidung und Verpflegung nicht zu sorgen haben. Wer das Examen zu machen beabsichtigt, erhält bereitwillig Ausstand bis zum 24. Jahre. Der Prozentsatz der Schüler, die bereits an anderen Schulen das Einjährig-Freiwilligenzeugnis erlangt haben, ist für Bremen auf etwa 15—20 % der Schüler zu schätzen.

Nach einer weiteren Fahrzeit von 24 Monaten als Steuermann erfolgt die Zulassung zur Schifferprüfung für große Fahrt, der ein erneuter Besuch der Seefahrtschule von etwa 5 Monaten vorausgeht. Die Erfordernisse für beide Prüfungen sind durch die schon erwähnte Bekanntmachung des Bundesrats genau festgesetzt. Außer erschöpfenden nautischen Kenntnissen wird auch eine Kenntnis des Englischen und eine erhebliche allgemeine Bildung verlangt. Außerdem haben die Uferstaaten dem Lehrplan übereinstimmend noch die Kenntnis der die Seeschiffahrt betreffenden gesetzlichen Bestimmungen, Maschinenkunde und Gesundheitspflege hinzugefügt. Die letztere Ergänzung des Lehrplans ist für den Schiffsmann von Bedeutung, weil auf den meisten Schiffen ein besonderer Arzt nicht vorhanden ist. Bremen hat ferner noch die Schiffbautechnik in den Lehrplan aufgenommen, worin ihm Elsfleth gefolgt ist.

Auch die Maschinisten brauchen für die abzulegende Prüfung keine besondere Schulbildung nachzuweisen. Es genügt der Nachweis der erforderlichen Fahrzeit oder Dienstzeit in einer Maschinenwerkstatt. Es gibt vier Klassen von Maschinisten, von denen die der vierten und

Digitized by Google

dritten Klasse ihre ganze Vorbereitungszeit im Maschinenpersonal von Dampfschiffen ableisten können (60 Monate), während die Maschinisten erster und zweiter Klasse ihre Lehrzeit sowohl in einer Maschinenwerkstatt, wie im Maschinenpersonal von Seedampfschiffen abgeleistet haben müssen. Der Maschinist erster Klasse muß erst Maschinist zweiter Klasse, der Maschinist dritter Klasse erst Maschinist vierter Klasse gewesen sein und als solcher eine besondere Fahrzeit abgeleistet haben. Der Maschinist vierter Klasse darf Maschinen in der Küstenfahrt auf Schleppdampfschiffen und Fischdampfern leiten, wenn sie keine Passagiere befördern, und zweiter Maschinist auf Seedampfschiffen der Küstenfahrt mit Passagierbeförderung und Dampfschiffen der kleinen Fahrt (Nordsee, Ostsee und Kanal) ohne Passagierbeförderung sein. Das Verfahren bei der Maschinistenprüfung und die Erfordernisse sind wie bei den Schifferprüfungen durch Bundesratsbeschluß geregelt. Die Prüfung selbst findet vor Kommissionen statt, welche die Landesregierungen bestellen. (In Bremen steht der Oberbaudirektor an der Spitze der beiden eingesetzen Kommissionen.) Ähnlich wie bei den Schifferprüfungen kann sich der Heizer die erforderlichen Kenntnisse auf einer technischen Fachschule erwerben. Dafür dient in Bremerhaven eine Maschinistenschule, die sich früher in Brake befand und in Bremen das Technikum. Auch bei den Maschinisten kommt ein Aufsteigen von den untersten Chargen nicht selten vor, auch bei solchen, die aus ganz anderen Berufszweigen in den Beruf eines Kohlenziehers und später eines Heizers gedrängt worden sind. Für die Maschinisten erster und zweiter Klasse ist allerdings eine zweijährige Lehrzeit in einer Maschinenwerkstelle Vorbedingung. Der Norddeutsche Lloyd, welcher auf seinen transatlantischen Passagierdampfern nur Maschinisten erster und zweiter Klasse gebrauchen kann, stellt neuerdings Anforderungen an deren Vorbildung, die über die gesetzlichen weit hinausgehen. Insbesondere verlangt er das Einjährig-Freiwilligenzeugnis, eine Lehrzeit in einer von ihm bezeichneten Maschinenfabrik und für die Führer seiner großen Passagierdampfer das Bestehen einer besonderen Ingenieurprüfung. Zur Vorbereitung hierfür ist in dem Bremer Technikum eine eigene Seemaschinistenklasse mit einjährigem Lehrplan eingerichtet. Ein Aufsteigen von den untersten Chargen ist also hinfort auf den großen Lloyddampfern nicht mehr möglich. Unter den jetzigen Lloydoffizieren des Maschinendienstes befinden sich noch einige, die sich vom Kohlenzieher heraufgearbeitet haben. Zwischen die Offiziere und die Mannschaften des Decksdienstes (Matrosen) schieben sich häufig auf größeren Schiffen noch Zwischenpersonen (Unteroffiziere) ein. So der

Digitized

Bootsmann, der im allgemeinen eine etwa 5—10 Mk. höhere Monatsheuer, unter Umständen auch noch mehr, bezieht und den Steuermann zu unterstützen, dabei aber auch selbst zuzugreifen hat. Ferner die Steurer, erfahrene Matrosen, die auf den großen Schiffen ausschließlich mit Steuern beschäftigt werden (Quartiermeister). Eine wichtige Rolle spielt auf größeren Segelschiffen der Segelmacher, ein älterer Matrose, dessen Haupttätigkeit im Ausbessern der Segel besteht, und auf allen größeren Schiffen der Schiffszimmermann. Dieser hat seine Lehrzeit am Lande abzuleisten, fährt dann zunächst mit geringerer Heuer auf kleinen Segelschiffen oder als zweiter Zimmermann auf größeren und ist als befahrener Zimmermann eine gesuchte Persönlichkeit. Es kommt auch vor, daß Zimmerleute zunächst als Schiffsjungen auf See gehen und dann ihre Lehrzeit am Lande absolvieren. Sie lernen meist auf den Werften, wo die Erlangung der nötigen sachlichen Kenntnisse freilich wegen des Rückgangs im Bau hölzerner Schiffe immer schwieriger wird. Ein großer Teil der auf Bremischen Schiffen fahrenden Zimmerleute stammt aus der Umgegend von Vegesack, wo größere Werften und eine alte seemännische Überlieferung vorhanden sind. Zu den Maschinisten tritt der Maschinistenassistent, der sich zum Maschinisten vorbereitet; auf größeren Dampfschiffen nehmen auch die Schmierer eine etwas höher gelohnte Zwischenstellung ein. Ganz große Schiffe haben dann auch wohl noch andere Handwerker an Bord. Schiffe, die außer dem Kapitän keinen Steuermann zu haben brauchen, wie Fischdampfer, Seeleichter ꝛc., haben statt dessen häufig einen sog. „Bestmann", der bei Fischdampfern der Inlandfahrt das Patent zur kleinen Fahrt haben muß. Die eigentliche Mannschaft besteht beim Deckpersonal aus Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Zum Schiffsjungen dürfen Deutsche nach der S. O. nicht vor vollendetem 14. Jahre zugelassen werden. Der Schiffsjunge steigt gewöhnlich in 1—2 Jahren zum Leichtmatrosen, der Leichtmatrose in 1 Jahre zum Vollmatrosen auf. Den Charakter eines Leicht- und eines Vollmatrosen erteilt der Kapitän durch Eintragung in das Seefahrtsbuch, meist während oder am Ende der Reise. Bei längeren Reisen hat der Schiffsjunge vom Beginn des 3. Jahres an einen gesetzlichen Anspruch auf die Heuer des Leichtmatrosen, der Leichtmatrose auf die eines Vollmatrosen (vergl. oben im Abschnitt 2).

Die volle seemännische Schulung läßt sich eigentlich nur auf Segelschiffen gewinnen, und der Rückgang der Segelschiffahrt hat in Verbindung mit der Aufhebung der Bremischen Gesetze, die das Mitnehmen

Digitized by Google

von Schiffsjungen vorschrieben, zu einer bedenklichen Abnahme der wirklich durchgebildeten Vollmatrosen geführt. Auf Matrosen, die ihre ganze Ausbildung auf Dampfschiffen erhalten haben, sieht der regelrechte Seemann als auf eine Art von seemännisch geschulten Handlangern herab.

Auch sie gehen mit verschwindenden Ausnahmen aus Schiffsjungen hervor. Unbefahrene Leichtmatrosen kommen auch auf Dampfschiffen kaum vor. Ein wesentlicher Antrieb zum Beginn der Schiffsjungenlaufbahn auf Segelschiffen liegt darin, daß nur diese Vollmatrosen auf Segelschiffen werden und demgemäß in die Offizierstellen aufrücken können. Nichtsdestoweniger ist die Zahl der Schiffsjungen zur Zeit größer auf Dampfern als auf Segelschiffen, eine naturgemäße Folge der gewaltigen Entwicklung der Dampfschiffahrt. Auch lassen sich die Schiffsjungen auf Dampfern besser zu allerhand kleinen Diensten verwenden, während sie auf Segelschiffen zuerst nur wenig helfen können und den Kapitän mit großer Verantwortlichkeit belasten.

Aus allen diesen Gründen stellte sich die Notwendigkeit heraus, der Heranziehung des geeigneten seemännischen Nachwuchses eine größere Fürsorge zu widmen. Für die großen Reedereien, die an der Spitze ihrer Schiffe vielseitig gebildete Offiziere haben müssen, kam noch hinzu, daß mit der Verschlechterung der Qualität der Schiffsmannschaft auch in den gebildeten Kreisen, aus denen der beste Nachwuchs für die höheren Chargen zu gewinnen war, die Abneigung gegen den seemännischen Beruf zunahm, da er zu einer jahrelangen Vorbereitungszeit unter sozial unerquicklichen Verhältnissen führte. So hat man denn namentlich im Wesergebiet die Frage in umfassender Weise in Angriff genommen.

Zunächst haben sich die Reeder des Unterwesergebiets zusammengetan und eine eigene Schiffsjungenmeldestelle eingerichtet, die gegen eine feste Gebühr von 10 Mk. Schiffsjungenstellen auf Segelschiffen vermittelt. Außer der Gebühr muß der Schiffsjunge noch eine volle Ausrüstung besorgen, bei deren Auswahl die Meldestelle unter Kontrolle des Vorstandes mitwirkt. Je nach den Ansprüchen bewegt sich der Preis dieser Ausrüstung (Betten, wollene Unterkleider, Arbeitskleider 2c.) in den Grenzen von etwa 150—300 Mk. Ganz Unbemittelte können also nicht eintreten, ein Umstand, der die Rekrutierung der Seemannschaft aus der Küstenbevölkerung immer schwieriger macht. Bei dem Mangel an geeigneten Segelschiffen ist es nicht immer möglich, die Schiffsjungen ohne weiteres unterzubringen. Manche Schiffe nehmen daher auch wohl mehrere Schiffsjungen mit, rechnen den Unterhalt gegen die Heuer auf oder lassen sich auch eine besondere, manchmal sehr erheb-

Digitized by

liche Vergütung für die Beköstigung bezahlen. Da der Schiffsjunge auf dem Segelschiff zunächst nur wenig leisten kann, ist eine mäßige Vergütung gerechtfertigt.

Eine systematische Ausbildung sucht der Deutsche Schulschiffverein den von ihm angenommenen Schiffsjungen zu erteilen. Auch bei anderen seefahrenden Nationen hat sich die Notwendigkeit einer besseren Ausbildung von Seeleuten gezeigt. In England dienen diesem Zweck die sogenannten Hulks, ausgediente Schiffe der Handels- oder Kriegsmarine, die in den Häfen vor Anker liegen und die auszubildenden Schiffsjungen 1—2 Jahre beherbergen. Die Einrichtung ist dort schon sehr alt, namentlich werden Waisenkinder untergebracht und die öffentliche Wohltätigkeit sorgt vielfach für die Unterhaltskosten. Gestützt auf neuere Erfahrungen hat aber der Deutsche Schulschiffverein dem seefahrenden Schulschiff den Vorzug gegeben. Die erheblichen Mittel wurden durch Beiträge der Reeder, öffentlicher Korporationen und sonstiger Freunde der Sache aufgebracht. Ein besonderes Verdienst hat sich der Großherzog von Oldenburg um das Zustandekommen des Vereins erworben. Der Sitz des Schulschiffvereins ist daher auch Oldenburg und der Heimathafen des am 7. März 1901 auf der Tecklenborgischen Werft in Geestemünde vom Stapel gelaufenen Schulschiffs „Großherzogin Elisabeth" der Oldenburgische Weserhafen Brake. Das Schulschiff bietet Raum für 200 Personen, die eine systematische Ausbildung unter der Leitung bewährter Seeoffiziere erhalten. Ursprünglich wurden außer den eigentlichen Schiffsjungen noch Kadetten (die das Einjährig-Freiwilligenzeugnis haben mußten) aufgenommen. Neuerdings hat man sich auf die Ausbildung von Schiffsjungen beschränkt, die nach einjährigem Kursus an die Handelsmarine, meist als Leichtmatrosen, abgegeben werden. Die Kosten betragen für jeden Schiffsjungen 250 Mk. für volle Verpflegung, die Anschaffung der Uniform kostet 120 Mk.; die Bestimmung über einige Freistellen hat sich der Großherzog vorbehalten. Besonders tüchtige Jungen können als Leichtmatrosen, später Vollmatrosen auf dem Schiffe bleiben und sich die Vorkenntnisse zum Besuche der Seefahrtsschule auf dem Schiffe aneignen. Die Erfolge des Vereins in der Ausbildung sind ausgezeichnet gewesen, freilich sind erhebliche Kosten aufzuwenden.

Einen anderen Charakter tragen die Kadetten-Schulschiffe des Norddeutschen Lloyd. Diese sollen nur der Ausbildung von Schiffsoffizieren dienen. Die großen Gesellschaften wurden durch den Mangel an geeignetem Offiziersersatz, der sich immer mehr zu steigern drohte, am härtesten betroffen. Der Norddeutsche Lloyd beschloß daher,

Digitized by Google

die Ausbildung selbst in die Hand zu nehmen und bestimmte dazu zwei in der Frachtfahrt verwendete viermastige Segelschiffe: „Herzogin Sophie Charlotte" und „Herzogin Cecilie". Beide nehmen jährlich etwa 30—40 Kadetten auf, der Kursus dauert drei Jahre, nach dessen Beendigung die Kadetten auf Schiffen des Lloyd als Unteroffiziere gegen eine Heuer von 50—60 Mk. Verwendung finden, worauf sie die Seefahrtschule besuchen und in etwa 3—4 Monaten absolvieren können. Eine Verpflichtung zur späteren Anstellung übernimmt der Lloyd nicht, doch ist der jährliche Offizierbedarf so groß, daß alle tüchtigeren Schüler sichere Aussicht auf Anstellung haben. Die jährlichen Kosten betragen 800 Mk., die Kosten der ersten Ausrüstung 300 Mk. Außerdem ist ein Vorschuß von 100 Mk. für etwaige Auslagen zu geben. Bis jetzt ist der Andrang zu den Schulschiffen des Norddeutschen Lloyd überraschend groß gewesen. Obgleich gar keine öffentlichen Ankündigungen erscheinen, müssen zahlreiche Bewerber zurückgewiesen werden. Größere Kosten erwachsen dem Lloyd durch die Schulschiffe nicht, da sie auf der Frachtfahrt beschäftigt werden und die Kosten der Verpflegung und des Unterrichts ihre Deckung in dem Lehrgelde finden.

Findet in den einzelnen Chargen der Deckmannschaft von Schiffsjungen bis zum Offizier ein geregeltes Aufsteigen statt (wenn auch die immer mehr abnehmende Beteiligung der Küstenbevölkerung zu Bedenken Anlaß gibt), so zeigt das Maschinenpersonal den buntesten Wechsel der Zusammensetzung und Vorbildung. Abgesehen von den Maschinisten I. und II. Klasse, die eine Vorbereitungszeit in Maschinenwerkstätten abgelegt haben müssen, fängt die Laufbahn des Maschinenpersonals meist beim Kohlenzieher (Trimmer) auf größeren Dampfern an, also gerade bei der härtesten Arbeit, bei der die Beschäftigung Jugendlicher wegen der erforderlichen Körperkraft ausgeschlossen ist. Eine Vorbildung ist dabei nicht nötig. Nach 1 bis 2 Jahren, auch wohl früher, rückt der Trimmer durch die Bescheinigung des Maschinisten im Seefahrtsbuch zum Heizer auf, der dann bei genügender Energie und Intelligenz die Maschinistenprüfung als IV. Maschinist machen kann. Fälle, in denen am Lande gebildete Heizer als solche in den Schiffsdienst eintreten, sind selten, der Umweg über den Trimmer ist der gewöhnliche Weg. Die Trimmer setzen sich aber aus Arbeitern aller möglichen Berufe zusammen, die durch irgend welche Konjunkturen aus ihren früheren Verhältnissen hinausgedrängt worden sind und in der Schiffahrt ein Unterkommen gefunden haben. Man findet dort frühere Maurer, Schlachter, Fabrikarbeiter der mannigfachsten Art, kurz, eine sehr bunt zusammengewürfelte Gesellschaft, bei der das

Digitized by

durch eine geregelte Vorbildung gegangene Element, das eigentliche Rückgrat jedes Berufs, fehlt. Ein Riesendampfer, wie der „Kaiser Wilhelm" des Norddeutschen Lloyd braucht über 80 Trimmer, deren Arbeit darin besteht, die gewaltigen Kohlenmassen, welche die Maschine verzehrt, aus den Kohlenbunkern zu den Feuern zu schaffen, eine sehr anstrengende Arbeit, deren Beschwerden durch die in den Bunkern und im Maschinenraum herrschende Temperatur noch gesteigert werden. Viele ergreifen diesen Beruf nach manchen Enttäuschungen, sie leben in der unter den Fabrikarbeitern am Lande herrschenden Ideenwelt. Es ist daher kein Wunder, daß gerade bei den Trimmern und Heizern der eigentliche Herd der Unzufriedenheit der seemännischen Arbeiter zu suchen ist. Doch gibt es neuerdings auch zahlreiche Heizer und Trimmer (namentlich beim Norddeutschen Lloyd), die aus der Küstenbevölkerung in der Umgegend von Bremerhaven stammen, worauf noch einzugehen sein wird. Nicht jeder Dampfer hat neben dem Heizer auch Kohlenzieher. Bei kleineren Dampfern muß der Heizer die Kohlen selbst herbeischaffen. In solchen Fällen werden oft die bequemeren Briquetts verfeuert.

Das Bedienungspersonal ist erst neuerdings zu größerer Bedeutung gelangt. Zwar hat auch das kleinste Schiff, das längere Reisen macht, einen Koch an Bord, der naturgemäß eine der wichtigsten Stellen einnimmt, auch befindet sich auf den meisten größeren Schiffen ein Steward zur Bedienung der Offiziere, aber die Zahl dieser Personen tritt gegen die der anderen Mannschaften in der überwiegenden Zahl der Schiffe vollständig zurück. Erst auf den Passagierdampfern nimmt das Bedienungspersonal eine größere Bedeutung ein und auf den Schnelldampfern übertrifft es an Zahl alle anderen Teile der Schiffsbesatzung. So führte der „Kaiser Wilhelm" am 1. Dezember 1900 124 männliche und 9 weibliche Stewards, 24 Auswäscher, 8 Zwischendeckswärter, 12 Köche, 13 Pantrymen, 7 Bäcker, 4 Konditoren, 4 Schlachter, 3 Barbiere, dazu noch verschiedene andere Angestellte für das Gepäck, ferner Ärzte, Heilgehilfen usw. Gegenüber dieser zahlreichen Bedienungsmannschaft verschwinden die 36 Matrosen und 6 Steurer nebst den 2 Bootsleuten, 3 Zimmerleuten und dem Segelmacher völlig. Die Zahl der Offiziere ist um wenig geringer als die der Deckmannschaft: 7 Offiziere, 1 Ingenieur, 3 Zahlmeister, 17 Maschinisten. Dazu kommen 13 Maschinistenassistenten. Das übrige Maschinenpersonal kommt an Zahl dem Aufwarteperſonal nahe, es betrug 90 Heizer, 82 Kohlenzieher, 4 Schmierer und 1 Kesselschmied. Im ganzen zählte die Besatzung 496 Personen! Die Aufwärter (Stewards) sind fast durchweg am

Digitized by Google

Lande ausgebildete Kellner, die auch für die Frachtdampfer meist in genügender Zahl zu haben sind. Sonst nimmt man dort anstellige Leichtmatrosen zur Bedienung der Offiziere. In der Hochsaison ist für die großen Passagierdampfer gelegentlich Mangel an guten Stewards, so daß auch auf andere Berufe zurückgegriffen werden muß.

Für die Köche der Handelsmarine existiert keine besondere Vorbildung, obgleich eine solche recht erwünscht wäre. Denn die Gesundheit der Mannschaft, sowie ihr körperliches Behagen hängt selbstverständlich in hohem Maße von der guten Zubereitung der Speisen ab. Auch sind die Anforderungen an einen Koch nicht gering. Die Schiffsmannschaft klagt häufig über unschmackhafte Zubereitung der Speisen, mangelhafte Konservierung usw. und die meisten schoben mir gegenüber die Schuld nicht auf die Qualität der gelieferten Vorräte, sondern auf die mangelnde Geschicklichkeit des Kochs. Auf den großen Dampfern ist ausreichende Gelegenheit, die Mannschaftsköche in der Küche für die Passagiere auszubilden, die ein zahlreiches Personal an gelernten Köchen und Küchenjungen enthält. Die Frachtdampfer und Segelschiffe haben dagegen nur ganz selten gelernte Köche, meist sind es frühere Matrosen oder Stewards, die dem Koche an die Hand gegangen sind und ihm seine Handgriffe abgelernt haben.

Die Besatzung der Bremischen Weserflotte. Für die Untersuchung der Schiffsmannschaft nach der Zahl liegen drei Erkenntnisquellen vor, nämlich die Angaben über die Zahl der Angemusterten, die Angaben der Seeberufsgenossenschaft und des Handbuchs für die deutsche Handelsmarine über die Bemannung der deutschen Handelsflotte und endlich die Ergebnisse der Volkszählungen, wovon die letzte (vom 1. Dezember 1900) auf alle deutschen Handelsschiffe (auch die in fremden Gewässern befindlichen) ausgedehnt worden ist.

Am geringsten ist der Wert der Angaben über die Anmusterungen, weil die Dauer des Dienstverhältnisses sehr verschieden, meist aber geringer als ein Jahr ist. Die meisten Schiffsleute auf Dampfschiffen werden auf Zeit (6 Monate) geheuert. Aber auch diese Angaben lassen sich nicht zu einer Berechnung der Schiffsmannschaft verwerten, weil das Ende der Dienstzeit sowohl früher (z. B. beim Außerdienststellen des Dampfschiffes und bei den zahlreichen Desertionen), als auch später eintreten kann, das letztere dann, wenn das Schiff beim Ablauf der Dienstzeit noch auf Reisen ist. Bei den für eine Reise geheuerten Schiffsleuten entzieht sich die Dauer des Dienstverhältnisses vollends jeder Berechnung. Man wird im allgemeinen annehmen können, daß der

Schiffsmann im Wesergebiet etwa zwei bis drei Mal jährlich mustert. Immerhin sind auch die Angaben über die Anmusterungen nicht ohne Interesse und sie haben den Vorzug einer absoluten Genauigkeit, da sie aus den vom Seemannsamt zu führenden Registern entnommen sind. Zu bemerken ist dabei, daß die Ziffern der deutschen Seemannsämter sich nur auf die deutschen Schiffe beziehen, da die An- und Abmusterungen fremder Schiffe dort nicht erfolgen. Hier müssen die Angaben der fremden Konsuln mit herangezogen werden. In Betracht kommen dabei für die Weser namentlich norwegische und englische Schiffe.

Nach den Angaben des Bremischen Wasserschouts betrug bei den Bremischen Seemannsämtern im Jahre 1901

die Zahl der Angemusterten	15 901	in 461	Verhandlungen
" " " Nachgemusterten	9 926	" 1119	"
Zusammen	25 827	" 1580	"
und zwar für Bremische Dampfer	23 461	in 953	Verhandlungen
" " Segelschiffe	1 467	" 391	"
Zusammen für Bremische Schiffe	24 928	" 1344	"
für nicht Bremische Dampfer	588	in 83	Verhandlungen
" " " Segelschiffe	311	" 153	"

Hierzu kommen dann die für nicht deutsche Schiffe angemusterten Schiffsleute. Auf englischen Schiffen musterten in Bremen im Jahre 1902 nach der Angabe des englischen Konsuls 450 Mann. Etwa dieselbe Zahl dürfte in Bremerhaven gemustert haben. Die norwegischen Musterungen werden sich im Wesergebiet auf ähnliche Ziffern belaufen. Von den Oldenburgischen Seemannsämtern wurden im Jahre 1902 für Dampfschiffe 1801, für Segelschiffe 781, zusammen 2582 Mann angemustert, darunter 241 unbefahrene Schiffsjungen. Die Anmusterungen erfolgten bis auf etwa 100 vor dem Seemannsamt in Brake. Die Verhältnisse in Geestemünde sind bereits in einem Aufsatze des Hafenmeisters Duge behandelt worden. Wie sich die Bremischen Anmusterungen des Jahres 1901 auf die einzelnen Kategorien der Schiffsleute verteilten, geht aus nebenstehender Tabelle 10 hervor.

Unter Bremern sind bei dieser Aufstellung des Wasserschouts wohl vorwiegend diejenigen verstanden, die im Bremischen Staat einen festen Wohnsitz haben, also namentlich die dort Verheirateten oder aus Bremischen Familien stammenden. Bemerkenswert ist, daß die Zahl dieser Bremer bei den höheren Chargen (namentlich bei den Maschinisten und Steuerleuten) mehr als die Hälfte der Gesamtzahl, bei den Aufwärtern etwa ein Siebentel, bei den Matrosen ein Zwölftel, bei den

Digitized by Google

Tabelle 10.

Charge der Angemusterten	Bremer	Sonstige Deutsche	Ausländer	Zusammen
Steuerleute	339	653	5	997
Bestleute	10	168	—	178
Bootsleute	17	247	3	267
Zimmerleute	35	377	2	414
Steurer	29	513	2	544
Segelmacher	9	75	—	84
Matrosen	273	3 383	109	3 765
Leichtmatrosen	125	1 093	8	1 226
Jungen	110	726	12	848
Köche	124	839	20	983
Aufwärter (Stewards) . .	825	5 703	248	6 776
Aufwärterinnen	148	198	10	356
Proviant- u. Zahlmeister	137	115	2	254
Aerzte	10	236	1	247
Maschinisten	400	696	9	1 105
Maschinist-Assistenten . .	106	452	5	563
Heizer	219	3 842	194	4 255
Kohlenzieher	71	2 785	109	2 965
Zusammen	2 987	22 101	739	25 827

Heizern ein Achtzehntel, bei den Kohlenziehern ein Vierzigstel der Gesamtzahl ausmacht.

Auf die einzelnen Monate des Jahres verteilten sich die An- und Nachmusterungen folgendermaßen:

Januar . . .	2118	Mai	2136	September . .	2615
Februar . . .	1890	Juni	2324	Oktober . . .	2226
März	1996	Juli	2676	November . .	1947
April	1550	August . . .	2408	Dezember . .	1831

Den Tiefpunkt erreichte die Zahl der Anmusterungen also im April, den Höhepunkt im Juli. Auch in anderen Jahren ist die Verteilung ähnlich gewesen, wenn auch die Handelskonjunkturen manchmal wesentliche Verschiebungen bringen können. Stets zeichnen sich namentlich die Sommermonate durch eine große Anmusterungsziffer aus. Dagegen sind die Wintermonate weit ungünstiger. Die Ausnahme im Januar ist nur scheinbar. Die Mannschaften auf Schleppschiffen und ähnlichen, keine größeren Reisen machenden Schiffen, werden häufig für ein Jahr gemustert und diese Musterungen finden dann meist im Januar statt, wodurch die Januarziffer wesentlich erhöht wird. Bei weitem die meisten Musterungen fallen auf Bremerhaven, wo der Norddeutsche Lloyd sein Heuerbureau hat. Die Gesamtzahl der An- und Nachmusterungen war im Jahre 1901:

Digitized by Google

	Verhandlungen	Personen
in Bremen	788	3 962
„ Bremerhaven	741	21 529
„ Vegesack	51	336

Die Zahl der Verhandlungen war in Bremerhaven also kleiner als in Bremen, dagegen die Zahl der angemusterten Personen mehr als fünfmal so groß. Ein Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd hat eben das zehn- bis zwanzigfache der Mannschaft eines gewöhnlichen Frachtdampfers. Die Zahl der Abmusterungen ist immer geringer als die der Anmusterungen, weil auf der Reise Verringerungen der Mannschaft durch Krankheit, Tod und Desertion eintreten. Im ganzen wurden im Jahre 1901 von Bremischen Seemannsämtern 25 827 Mann angemustert, dagegen nur 23 403 Mann abgemustert. Die Zahl der An-, Nach- und Abmusterungen von Bremischen Seemannsämtern zusammengenommen war:

im Jahre	1873	bei	1302	Verhandlungen	18 237	Personen
„ „	1883	„	1841	„	24 654	„
„ „	1893	„	2428	„	37 731	„
„ „	1900	„	3046	„	49 228	„
„ „	1901	„	3065	„	49 230	„
„ „	1902	„	3318	„	55 280	„

Eine etwas genauere Übersicht über die Zahl der auf der Weserflotte beschäftigten Seeleute läßt sich aus dem Handbuch für die Deutsche Handelsmarine gewinnen. Dieses vom Reichsamt des Innern jährlich herausgegebene Werk führt alle im Schiffsregister eingetragenen Schiffe einzeln auf und gibt dabei die Gesamtzahl der Schiffsbesatzung, getrennt nach seemännischem, Maschinen- und sonstigem -Personal, unter besonderer Angabe der Offiziere, an. Das Material wird zur Zeit durch Fragebogen erhoben, hat aber einige Mängel. Vor allem gibt es nur die regelmäßig zu führende Mannschaftszahl an, die aber von der tatsächlich geführten abweichen kann und erfahrungsgemäß nicht selten davon abweicht. Ferner berücksichtigt das Handbuch die Tatsache nicht, daß gewisse Schiffe nur zu einzelnen Jahreszeiten fahren, so z. B. die Heringslogger, viele kleinere Segelschiffe ꝛc., und endlich kommt der Umstand nicht zur Geltung, daß immer ein Teil der Schiffe im Hafen liegt und die Mannschaft abgemustert hat, ganz abgesehen von den Schiffen, die wegen der Konjunktur überhaupt nicht fahren (aufliegen). Ein besonderer Mangel der Angaben ist der, daß sie nicht spezialisiert genug sind. Nach neueren Bestimmungen soll der Mannschaftsbestand künftig von der Seeberufsgenossenschaft aufgegeben werden, wobei nur der Bestand berücksichtigt werden soll, den die Schiffe tatsächlich gehabt haben.

Digitized by Google

Damit würden einige der geäußerten Bedenken wegfallen, der Mangel genügender Spezialisierung bleibt jedoch bestehen. Auch die Seeberufsgenossenschaft veröffentlicht in ihren Berichten den Mannschaftsbestand der einzelnen Sektionen, wobei die Sektion II dem Wesergebiet entspricht. Die Zahlen sind folgende:

Tabelle 11. Mannschaftsbestand der Weserflotte nach den Angaben der Seeberufsgenossenschaft

am 31. Dezember	Segelschiffe		Dampfschiffe	zusammen
	aus Holz	aus Eisen		
1889	3063	1561	6 763	11 387
1890	2731	1802	7 718	12 251
1891	2261	2160	7 875	12 296
1892	2016	2450	7 880	12 346
1893	1850	2578	8 090	12 518
1894	1567	2703	8 067	12 337
1895	1343	2655	8 343	12 341
1896	1232	2766	8 172	12 160 (985)
1897	1209	2879	9 311	13 399 (1186)
1898	1211	2989	10 042	14 242 (1323)
1899	1079	3070	10 218	14 367 (1498)
1900	1029	3022	12 097	16 148 (1438)
1901	992	3268	13 040	17 300 (1508)

Die eingeklammerten Zahlen geben die Zahl der in der Hochseefischerei beschäftigten Mannschaften wieder. Auch zu diesen Ziffern ist zu bemerken, daß sie die Gesamtzahl der zur Bemannung der Schiffe normalerweise erforderlichen Mannschaften, nicht die wirklich zu einer bestimmten Zeit vorhandene enthalten.

Ähnliches gilt für die noch weiter zurückreichenden Angaben des Bremischen Wasserschouts über die Bemannung der Bremischen Handelsflotte. Diese Angaben fußen im allgemeinen auf den Musterrollen. Bis zum Jahre 1885 wurden die zur Zeit der Zählung (1. Januar) still liegenden Schiffe nicht berücksichtigt. Die Mannschaftszahl solcher Schiffe, die in dem betreffenden Jahre in Bremen überhaupt nicht gemustert hatten, wurde früher älteren Musterrollen entnommen. Jetzt zieht man die Angaben des Handbuches für die Deutsche Handelsmarine heran. Es läßt sich aus diesen Ziffern ein annähernd richtiges Bild gewinnen, nur sind sie wie die des Handbuches etwas zu hoch, weil sie die zeitweilig nicht bemannten Schiffe mit berücksichtigen. Allerdings mangelt ihnen jede Spezialisierung nach Berufsgruppen. Die Ziffern sind folgende:

Tabelle 12. Bemannung der Bremischen Handelsflotte (einschließlich Kapitäne).

	Segelschiffe		Dampfschiffe	
	Zahl	Mannschaft	Zahl	Mannschaft
1875	164	2383	34	1 707
1880	227	3381	57	2 157
1885	217	2956	97	2 872
1890	212	3122	132	6 322
1895	214	2870	203	7 792
1900	259	3055	319	12 029
1901	263	3076	338	13 581
1902	266	3181	349	13 649

Bis zum Jahre 1885 war also der Mannschaftsbestand der Segelschiffe größer als der der Dampfschiffe. Im Jahre 1886 drehte sich das Verhältnis um und hat sich seitdem immer mehr zu Gunsten der Dampfschiffe verschoben, die jetzt schon die vierfache Mannschaftszahl von der der Segelschiffe aufweisen.

Eine dritte, vollständig zuverlässige, aber die Saisonfahrt im Sommer nicht berücksichtigende Quelle liegt in den Ergebnissen der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 vor. Diese wurde von Reichswegen auf alle Schiffe der Handelsmarine, auch die in fremden Gewässern befindlichen, ausgedehnt. Das Ergebnis liegt für alle Bremischen Schiffe, soweit sie überhaupt bemannt waren, vor, auch die Schiffe in den Häfen und die an Land befindlichen Mannschaften, die im Bremischen Staate gezählt wurden, konnten berücksichtigt werden. Die Zählung ergibt so ein ziemlich vollständiges Augenblicksbild der Bemannung der Bremischen Flotte und ist um so wertvoller, als die auf den Schiffen Befindlichen auch genau nach der Stellung, die sie zur Zeit einnahmen, angeführt worden sind. Wir werden die Ergebnisse dieser Reichsstatistik auch bei der Untersuchung der Familienverhältnisse und des Alters der Seeleute berücksichtigen. Hier geben wir die Gesamtzahl der am 1. Dezember 1900 tatsächlich auf Bremischen Schiffen gezählten Mannschaften nach ihrer Dienstbezeichnung und getrennt nach Dampfschiffen und Segelschiffen wieder. Bei den Dampfschiffen soll weiter zwischen Dampfern des Norddeutschen Lloyd und solchen anderer Aktiengesellschaften und Privatreedereien unterschieden werden. Die Zahl der farbigen (nicht europäischen) Mannschaften ist besonders angegeben.

(Siehe die Tabelle 13.)

Digitized by Google

Tabelle 13. Bemannung der Bremischen Handelsflotte am 1. Dezember 1900.

	Auf Schiffen in Fahrt gezählt				Auf Schiffen im Hafen usw. gezählt	Zusammen
	Dampfer			Segelschiffe		
	Nordd. Lloyd	Andere Aktien-Ges.	Sonstige			
Europäisches Personal.						
Kapitäne und Steuerleute (einschl. Bestleute auf Fischdampfern)	427	366	69	274	341	1 477
Bootsleute	108	38	4	38	10	198
Schiffszimmerleute	114	54	5	93	13	279
Segelmacher	20	—	—	81	1	102
Netzmacher	—	21	11	—	—	32
Steurer	180	—	—	—	—	180
Vollmatrosen	672	599	108	837	358	2 574
Leichtmatrosen	199	28	2	229	16	474
Jungen	153	9	1	212	60	435
Zusammen seemännisches Personal	1873	1115	200	1764	799	5 751
Elektriker, Telegraphisten, Hydrauliker	30	—	—	—	—	30
Ingenieure und Maschinisten	368	283	59	—	90	800
Maschinistenassistenten	142	48	11	—	1	202
Kesselschmiede	22	—	—	—	—	22
Schmierer	130	—	—	—	—	130
Donkeymen	—	—	—	16	—	16
Heizer	893	244	56	—	143	1 336
Kohlenzieher	738	41	15	—	—	794
Zusammen Maschinenpersonal	2323	616	141	16	234	3 330
Zahlmeister	73	—	—	—	—	73
Köche	244	113	30	96	62	545
Bäcker	115	—	—	1	—	116
Konditoren	38	—	—	—	—	38
Schlachter	61	—	—	—	—	61
Stewards und Aufwärter	1177	83	10	43	37	1 350
davon weiblich	85	—	—	—	3	88
Aufwäscher	200	—	—	—	—	200
Anderes Bedienungspersonal	121	—	—	—	—	121
Ärzte	60	—	—	—	—	60
Heilgehilfen	3	—	—	—	—	3
Barbiere	31	—	—	—	—	31
Anderes Personal überhaupt	243	4	5	11	31	294
Zusammen anderes Personal	2366	200	45	151	130	2 892
Oder:						
Seemännisches Personal	1873	1115	200	1764	799	5 751
Maschinenpersonal	2323	616	141	16	234	3 330
Anderes Personal	2366	200	45	151	130	2 892
Insgesamt	6562	1931	386	1931	1163	11 973

	Auf Schiffen in Fahrt gezählt				Auf Schiffen im Hafen usw. gezählt	Zusammen
	Dampfer			Segelschiffe		
	Norddt. Lloyd	Andere Aktien-Ges.	Sonstige			
Farbiges Personal.						
Matrosen, Jungen	201	77	—	8	—	286
Heizer, Kohlenzieher und Schmierer	397	539	—	—	27	963
Köche	108	50	—	1	2	161
Andere und dem Berufe nach nicht Bezeichnete	570	163	49	3	—	785
Insgesamt	1276	829	49	12	29	2195
Davon:						
Auf Dampfern der Ostasiatischen Fahrt						
Matrosen	199	35	—	—	—	234
Heizer, Kohlenzieher und Schmierer	266	38	—	—	—	304
Köche	99	5	—	—	—	104
Andere und dem Berufe nach nicht Bezeichnete	531	97	49	—	—	677
Insgesamt	1095	175	49	—	—	1319

Im ganzen wurden also auf allen Bremischen Schiffen, auch denen, die in den Häfen, Flüssen, auf der Reede ꝛc. lagen, 11 973 weiße und 2195 farbige Mannschaften, zusammen rund 14 000 Mann gezählt. Davon gehörten 6562 Weiße und 1276 Farbige zur Dampferflotte des Norddeutschen Lloyd, wobei die im Hafen liegenden Schiffe nicht berücksichtigt wurden. Die Gesamtzahlen sind:

Deckpersonal	5751 Mann, einschl.	1477 Offiziere,
Maschinenpersonal	3330 „ „	800 Maschinisten,
Bedienungspersonal	2892.	

Zu dem Maschinenpersonal ist aber noch die größere Mehrzahl der farbigen Personen zu rechnen, so daß unter den eigentlichen seemännischen Arbeitern das Maschinenpersonal die größte Ziffer aufweist.

Um zu der Zahl derjenigen Schiffsleute zu gelangen, die tatsächlich im Wesergebiet den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit hatten, müssen wir aber auf der einen Seite Zusätze zu den angeführten Ziffern machen, auf der anderen Seite dagegen eine nicht unbeträchtliche Zahl von Schiffsleuten davon abziehen.

Abziehen müssen wir zunächst einen großen Teil der auf den auswärtigen Linien angestellten Mannschaften. Dabei kommt vor allem die vom Norddeutschen Lloyd eingerichtete Linie Genua—New York und die Ostasiatische Küstenschiffahrt in Betracht. Auch auf diesen Linien fährt allerdings eine große Anzahl von Schiffsleuten aus dem Wesergebiet,

da der Lloyd seine Mannschaft mit Vorliebe hier rekrutiert und sie eventuell in New York auf die Italienische Linie übergehen läßt. Immerhin hat ein großer Teil der auf diesen fremden Linien fahrenden Schiffsleute die Weser niemals gesehen und kann zu den in der Schiffahrt des Wesergebiets beschäftigten Schiffsleuten nicht gerechnet werden.

Dagegen enthält unsere Aufstellung die Mannschaften der Oldenburgischen und Preußischen Weserflotte nicht und deren Anzahl wird wohl die jener auswärtigen Linien erreichen oder sogar übertreffen. Ferner sind alle regelmäßig nur im Sommer fahrenden Fahrzeuge bei dieser am 1. Dezember veranstalteten Zählung nicht berücksichtigt. Dazu gehören außer einer Reihe kleiner, nur im Sommer verkehrender Küstenfahrzeuge (Fischewer, Kuffs, Tjalken, Schoner), vor allem die Heringslogger. Ein Heringslogger hat durchschnittlich 14 Mann Besatzung, so daß auf die 30—40 Logger des Wesergebiets etwa 500 Mann zu rechnen sind[1]. Endlich müssen wir noch eine wichtige Kategorie von Schiffsleuten mit in Rechnung ziehen, nämlich die zur Zeit der Volkszählung aus irgend welchen Gründen nicht fahrenden. Dabei sind solche zu unterscheiden, die, ähnlich den Lippern, im Winter regelmäßig in ihre Heimat an der Küste zurückkehren, um dort einige Monate bei ihrer Familie zu verleben. In früheren Zeiten, wo die damalige Segelschiffahrt noch mehr Saisonbetrieb war als jetzt (man denke an die regelmäßigen gemeinsamen Ausreisen Bremischer Schiffer des Mittelalters im Frühjahr, als deren letzter Rest sich noch die altberühmte Schaffermahlzeit am zweiten Freitag im Februar erhalten hat), wo es ferner für den jungen Burschen, der nicht Erbe eines Hofes war, außer der Seefahrt kaum einen anderen lohnenden Verdienst gab, rekrutierten sich die Schiffsleute zum größten Teil aus der Küstenbevölkerung und fanden ihre Anlehnung an eine kleine landwirtschaftliche Stelle, die während ihrer Abwesenheit von ihren Frauen oder sonstigen Verwandten bestellt wurde. Der Verdienst des Schiffers bildete die Ergänzung dieses Haushalts. Leider ist dieses, ich möchte sagen, naturgemäße Verhältnis seltener geworden. Die Schiffahrt ist nur noch in geringem Maße Saisonbetrieb und die ländliche Arbeiterbevölkerung findet jetzt in den zahlreichen

[1] Davon sind allerdings einige in unseren Gesamtzahlen enthalten. Denn die Heringslogger werden zwar fast ausschließlich mit Lippern (aus der Umgegend von Minden, Bückeburg, Stadthagen usw. stammenden) bemannt, aber nicht alle von diesen kehren im Winter nach Hause zurück. Vielmehr suchen manche, namentlich Jüngere und Unverheiratete, nach Schluß der Heringssaison Arbeit auf Hochseefischereidampfern oder auch auf der übrigen Handelsflotte.

Digitized by Google

Fabriken einen, wenn nicht besseren, so doch sichereren Verdienst. Immerhin gibt es auch jetzt noch an der Küste einzelne Gegenden, wo die alte Verbindung von Schiffahrt und Landwirtschaft noch zu Hause ist. Das einst altberühmte Münsterland und das Oldenburgische Land sind freilich fast ganz ausgeschieden. Statt dessen kommen für die Heringsfischerei das eben erwähnte Lippische Gebiet und für die Dampfschiffahrt einige Dörfer des Ostfriesischen Moorgebiets (vor allem die bekannten Moorkolonien Ost- und Westrhauderfehn in der Nähe von Leer), das Land Wursten an der Ostküste der Wesermündung und einige Fischerdörfer der Ostsee in Betracht. Wir können diese im Winter zu Hause lebenden Schiffsleute gleichfalls auf mehrere Hunderte veranschlagen. Als letzte Kategorie sind noch die tatsächlich Arbeitslosen zu erwähnen. Es sind dies diejenigen Schiffsleute, die entweder freiwillig oder weil sie keine Arbeit finden können, in den großen Hafenstädten, meist bei Gastwirten (Schlafbasen) ꝛc. verweilen und auf günstige Gelegenheit zur Verwertung ihrer Arbeitskraft warten. Die letzte Volkszählung gestattete die Feststellung dieser Personen, wenigstens in Bremerhaven und Bremen, den beiden hierfür wichtigsten Hafenstädten des Wesergebiets. Unter den im folgenden aufgeführten Offizieren und Maschinisten waren dabei wohl nur wenige außer Stellung, die meisten werden vermutlich beurlaubt gewesen sein. Die Gesamtzahl der Schiffsmannschaft, die im Bremischen Staatsgebiet am 1. Dezember 1900 an Land gezählt wurde, war:

	Kapitäne und Steuerleute	Maschinisten	Übrige Schiffsmannschaft
Im eigenenen Haushalt	136	76	133
Bei Eltern und Verwandten	37	10	98
Als Schlafgänger und Zimmermieter	—	—	214
In Gasthöfen, Seemannsheimen . .	1	—	55
In Krankenhäusern	—	—	77
Zusammen:	174	86	577

im ganzen also 837 Personen der Schiffsbesatzung, von denen wir etwa 3—400 als gegen ihren Willen arbeitslose Schiffsleute rechnen müssen. Wir kommen also für die ganze Weserflotte auf etwa 15—16000 Personen, die am 1. Dezember 1900 ihren Hauptverdienst aus der Schiffahrt des Wesergebiets als Personen der Schiffsbesatzung zogen.

Zusammensetzung der Mannschaft auf den einzelnen Schiffsarten. Farbiges Personal. Es erübrigt noch, einige Angaben über die Bemannung der einzelnen Schiffstypen mit den verschiedenen Mannschaftsklassen zu machen.

Digitized by Google

Welche Ziffern die Bemannung der großen transatlantischen Passagierdampfer erreicht, hatten wir schon oben gesehen. Wir fügen hier die entsprechenden Ziffern für einige andere Schiffe, die für eine bestimmte Schiffsart charakteristisch sind, hinzu.

Tab. 14. Zusammensetzung der Mannschaft auf einigen Seeschiffen.

	Passagierdampfer der Holandlinie „Köln"	Frachtdampfer mit Passagierbeförder. nach Südamerika „Helgoland"	Gr. Frachtdampfer (Baumwolldampfer) „Asia"	Frachtdampfer „Rudelsburg"	Frachtdampfer mit Passagierbeförder. in kleiner Fahrt „Schwan"	Kleiner Frachtdampfer „Helios"	Segelschiffe „Peter Rickmers"	Segelschiffe „Niobe"	Segelschiffe „Fulda"
Bruttotonnage:	7409	5308	3137	2489	1198	694	2926	2061	913
Kapitäne und Steuerleute	5	4	3	4	3	3	3	3	3
Bootsleute	2	1	1	—	—	—	1	1	—
Schiffszimmerleute	2	2	1	1	1	—	1	1	1
Segelmacher	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Steurer	4	4	—	—	—	—	—	—	—
Vollmatrosen	8	6	6	6	5	4	18	16	6
Leichtmatrosen	3	2	2	1	—	—	2	2	2
Jungen	3	1	—	—	—	—	4	1	1
Andere Decksleute	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Deckmannschaft	27	20	13	12	9	7	31	24	14
Maschinisten	3	4	3	3	2	2	—	—	—
Maschinistenassistenten	3	3	1	1	—	—	—	—	—
Heizer	15	6	6	8	4	3	—	—	—
Kohlenzieher	16	9	3	3	—	—	—	—	—
Schmierer	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Maschinenpersonal	40	22	13	15	6	5	—	—	—
Ärzte	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Köche	6	1	1	1	1	1	1	1	1
Stewards u. Aufwärter	18	3	2	2	2	1	—	1	1
And. Aufwarteperſonal	23	3	—	—	—	—	—	—	—
And. Personal überh.	48	8	3	3	3	2	1	2	2
Insgesamt	115	50	29	30	18	14	32	26	16

Ein Fischdampfer (150—200 Bruttotonnen) hat meist 10—11 Mann Besatzung: Kapitän und Bestmann, Netzmacher, 4 Matrosen, 2 Maschinisten, 1 Heizer, 1 Steward. Ein Heringslogger (200—250 Bruttotonnen) 14 Mann einschließlich des Kapitäns; ein Schoner auf großer Fahrt Kapitän, Steuermann, 2—3 Matrosen, 1 Leichtmatrosen und

Digitized

1 Jungen; ein Seeleichter (200—800 Bruttotonnen) gewöhnlich 3 Mann (Kapitän, Bestmann und Leichtmatrosen), wenn er zum Segeln eingerichtet ist, wohl auch bis 5 Mann.

Es zeigt sich also, daß die Bemannung der Schiffe, namentlich beim Maschinenpersonal, außerordentlich verschieden ist und mit der Tonnenzahl in keiner Weise gleichen Schritt hält. Bei den großen Segelschiffen ist die Mannschaftszahl in den letzten Jahrzehnten häufig dadurch geringer geworden, daß bessere und bequemere Gerätschaften und Maschinen, sowie Dampfmaschinen für die Bedienung der Ladeeinrichtungen angeschafft wurden. Namentlich die Segelmanöver sind durch die sogen. Patentblocks, Manilahanftaue usw. wesentlich vereinfacht worden. Die Aufstellung einer Mannschaftsskala, zu deren Erfüllung die Reedereien gezwungen würden, ist daher nach Ansicht der von mir befragten Sachverständigen zwecklos. Sie müßte entweder so niedrig sein wie die englische, welche nach der mir erteilten Auskunft des Direktors der Bremer Seefahrtschule Dr. Schilling von allen[1] Deutschen Seeschiffen erreicht und von den meisten übertroffen wird, oder sie müßte für jedes einzelne Schiff besonders aufgestellt werden, was zu den größten Willkürlichkeiten führen würde. Der einzige, der über den erforderlichen Mannschaftsbestand genau unterrichtet ist, ist der Kapitän, der sein Schiff nach längerer Fahrzeit gründlich kennt.

Die Frage hat neuerdings wieder zu einer lebhaften Erörterung geführt, als in wenigen Monaten 7 von Geestemünde ausgehende Fischdampfer mit Mann und Maus zu Grunde gingen. Von Schiffahrtskundigen, die in der Presse das Wort ergriffen, wurde die Schuld auf die Unachtsamkeit der Kapitäne und Schiffsleute geschoben, welche bei den häufig sehr niedrig gehenden Dampfern die Luken nicht rechtzeitig schlössen, die Netze usw. herumhängen ließen, so daß sie sich in die Schraube verwickelten usw. Dadurch werde das Schiff bei plötzlichem hohen Seegang in Gefahr gesetzt, die Manövrierfähigkeit zu verlieren und durch übergehende Seen zum Sinken gebracht zu werden. Das Organ des Seemannsverbandes „Der Seemann" bringt die Unglücksfälle dagegen mit der zu geringen Zahl der Bemannung, namentlich des Maschinenpersonals in Verbindung. Wenn nur 1 Mann zugleich Kohlen trimmen, die Kessel heizen und die Maschine lenken solle, so sei keine Garantie dafür gegeben, daß ein plötzlicher Befehl rechtzeitig zur Ausführung gelange. Selbstverständlich kann ich mir in einer solchen rein technischen Frage

[1] Mit Ausnahme von 12 kleineren Dampfschiffen, die einen Mann weniger führten.

Digitized by Google

ein Urteil über die Richtigkeit der beiderseitigen Ansichten nicht anmaßen. Die Seeberufsgenossenschaft hat nach mir gemachten Angaben in mehreren Fällen die zu geringe Mannschaftszahl bemängelt und durch Androhung höherer Einschätzung eine Vermehrung der Mannschaftszahl herbeigeführt.

Schließlich möge hier noch die Frage der Bemannung mit farbigem Personal kurz gestreift werden. Wie die Tabelle über die Bemannung der Bremischen Handelsflotte gezeigt hat, waren am 1. Dezember 1900 2195 farbige Mannschaften gegen 11973 europäische beschäftigt. Von den Farbigen kamen etwa 800 auf die europäische, die übrigen auf die ostasiatische Fahrt. Abgesehen von den letzteren handelt es sich fast ausschließlich um Maschinenpersonal. Der Norddeutsche Lloyd beschäftigt vorwiegend Nordchinesen auf der Fahrt nach Ostasien, die Hansa auf ihrer Ostindienfahrt Indier (Laskaren). Die Nordchinesen sind kräftige und nach Aussage der Direktion vorzügliche, namentlich ruhige Arbeiter, von denen einer fast soviel leistet wie ein Europäer. Die Laskaren sind weniger kräftig und leisten weniger, so daß annähernd die doppelte Mannschaft erforderlich ist. Die Löhne sind bei beiden erheblich niedriger als bei der europäischen Mannschaft (die Hälfte und weniger, auch beköstigen sie sich selbst). Beiden Rassen wird eine große Widerstandsfähigkeit gegen die tropische Hitze nachgesagt. Daß die nach Bremen kommenden Laskaren eine große Widerstandskraft auch gegen rauhere Witterung zeigen, wurde mir vom Bremischen Hafenarzt bestätigt. Krankheiten, namentlich Erkältungskrankheiten, kommen bei ihnen keineswegs häufiger vor als bei den Europäern. Die Hitze vor den Feuern, die dem europäischen Maschinenpersonal in den Tropen nicht selten verhängnisvoll wird, sollen sie weit besser ertragen. Doch sind Heizerselbstmorde sowohl bei Chinesen wie bei Laskaren vorgekommen.

Man kann es den europäischen Schiffsleuten nicht verdenken, wenn sie das Eindringen dieser Elemente mit dem äußersten Mißtrauen betrachten. Sie sehen darin vor allem eine Gefahr für ihre Organisation, da sich die den europäischen Arbeiterkämpfen teilnahmlos gegenüberstehenden Farbigen niemals etwaigen Forderungen anschließen und sich ohne Bedenken als Streikbrecher gebrauchen lassen würden. Man befürchtet auch ein Herabdrücken der Löhne. Überhaupt sieht man in den niedrigen Löhnen der Asiaten, ihrer Anspruchslosigkeit in Bezug auf Kost und Logis, in der Verminderung der Lasten für die Arbeiterversicherung, die ihre Einstellung zur Folge hat, daneben auch in dem Bestreben, sich ein Kampfmittel gegen die Organisation zu schaffen, die Hauptgründe ihrer Verwendung. Man behauptet auch, daß die Asiaten, namentlich

Digitized by

die Nordchinesen, die Maschinenarbeit in den Tropen keineswegs besser vertrügen. Selbst wenn das aber der Fall sei, will man die Gefahren der Tropenarbeit lieber selbst auf sich nehmen, als in einem Berufe, auf den vorläufig noch zehntausend deutsche Arbeiter angewiesen sind, so gefährliche Rivalen eindringen zu sehen. Diese Bedenken würden sich m. E. erledigen, wenn das fremde Maschinenpersonal grundsätzlich nur auf der anerkannt gesundheitsschädlichen Tropenfahrt Verwendung fände. Ganz entbehren lassen sich die europäischen Heizer auf der Tropenfahrt zur Zeit nicht. Wenigstens können nach Australien keine Chinesen mitgenommen werden, weil die dortigen Behörden im Falle des Entlaufens eines Chinesen auf Grund der Einwanderungsgesetze den Schiffseignern ganz horrende, in die Hunderttausende gehende Strafen auferlegen.

Der Arbeitslohn (die Heuer).

Höhe der Heuer bei den einzelnen Chargen. — Effektentransport und Effektenversicherung. — Dauer der Beschäftigung und Gesamteinkommen. — Heuern im Auslande. — Besondere Verabredungen des Heuervertrags und Überstunden.

Höhe der Heuer bei den einzelnen Chargen. Es gibt wohl keinen Berufszweig, bei dem sich die Lohnhöhe so genau ermitteln läßt wie bei der Seeschiffahrt. Jeder abgeschlossene Heuervertrag bedarf einer Verlautbarung vor dem Seemannsamt in der Musterrolle, und das Seemannsamt ist verpflichtet, die Lohnhöhe bei jeder einzelnen Kategorie der Schiffsleute genau festzustellen. Die Feststellung geschieht neuerdings in der Weise, daß aus den Musterrollen für jede Charge der Gesamtbetrag der gezahlten Heuern und die gesamte Fahrzeit für alle angemusterten Schiffsleute berechnet und der Durchschnitt gezogen wird, eine Methode, welche in dieser Spezialisierung wohl in keinem anderen Berufszweig Anwendung findet. Über das Gesamtergebnis für die in Bremen angemusterten Schiffsleute im Jahre 1901 siehe Tabelle 15.

Tabelle 15.

Kapitäne:	Zahl der Personen	Monatsheuer in ℳ	Kaplaken in ℳ
Auf Passagierdampfern in transatlant. Fahrt	58	434,9	306
Auf Passagierdampfern in der großen Küstenfahrt in Ostasien	41	395,5	—
Auf Passagierdampfern in der großen Küstenfahrt in Europa	9	242	50
Auf Passagierdampfern in der kleinen Küstenfahrt	5	195	—
Auf Frachtdampfern in transatlant. Fahrt	44	347,5	102,5
= = = großer Küstenfahrt	66	242,5	10,7
= Segelschiffen in transatlant. Fahrt . .	73	135	195
= = = großer Küstenfahrt . .	7	103,3	23

Digitized by Google

	Zahl der angemusterten Personen	Monatsheuer ℳ
Steuerleute:		
I. Offiziere auf Passagierdampfern in transatlant. Fahrt	129	244
II. " " " " " "	163	158
III. " " " " " "	124	124
IV. " " " " " "	152	102
I. " " " der großen Küstenfahrt	36	125
II. " " " " " "	45	90
I. " " " " kleinen "	8	120
II. " " " " " "	2	90
I. " " Frachtdampfern von über 4000 cbm br.	36	149
II. " " " " " " "	31	108
III. " " " " " " "	21	89
I. " " " " unter " "	64	124
II. " " " " " " "	59	87
I. Steuerleute auf Segelschiffen " über 3000 "	28	138
II. " " " " " " "	30	89
III. " " " " " " "	2	80
I. " " " " unter " "	8	124
" " " in kleiner Küstenfahrt	7	98
Maschinisten.		
a) transatlantische Fahrt.		
I. Maschinist auf Passagierdampfern	115	375
II. " " "	127	232
III. " " " mit 4 und mehr Maschinen	179	166
III. Maschinist auf Passagierdampfern mit 3 Maschinen	7	145
IV. " " "	215	114
I. " " Frachtdampfern	27	282
II. " " "	33	184
III. " " "	28	118
b) große Küstenfahrt.		
I. Maschinist auf Passagierdampfern	48	191
II. " " "	54	112
III. " " "	3	110
I. " " Frachtdampfern	69	180
II. " " "	88	110
III. " " "	2	110
c) auf Dampfern in kleiner Küstenfahrt.		
I. Maschinist auf Passagierdampfern	5	150
II. " " "	4	110
Niederes Deckspersonal.		
I. Bootsleute	168	79
II. "	95	69
I. Zimmerleute	227	85
II. "	166	71

Digitized by Google

	Zahl der angemusterten Personen	Monatsheuer ℳ
Bestmänner	47	77
Steurer (Quartiermeister)	528	66
Segelmacher	77	67
Vollmatrosen	2920	60,8
Leichtmatrosen	937	35
Jungen (einschließlich Kochjungen)	822	15,1
Schmiede	2	80
Donkeyleute auf Segelschiffen	10	85
Niederes Maschinenpersonal.		
Kesselschmiede	66	97
Elektriker	57	87
Maschinistenassistenten	405	77
Oberheizer	318	88
Lagermeister	120	88
Schmierer	457	88
Heizer	3179	71,3
Kohlenzieher	3080	59,1
Küchenpersonal.		
Oberköche auf Passagierdampfern	105	189
Mittlere Köche auf Passagierdampfern	367	91
Dampfköche	223	70
Köche auf Frachtdampfern	155	92
Kochsmaate auf Frachtdampfern	2	20
Köche auf Segelschiffen großer Fahrt	34	87
= = = in der kleinen Küstenfahrt	2	60
Aufwarteperſonal.		
Oberstewards auf Passagierdampfern	110	120
II. Stewards = =	144	80
Oberstewards im Zwischendeck auf Passagierdampfern	28	67
Musikerstewards auf Passagierdampfern	405	55
Unterstewards = =	2808	43,4
Proviantstewards = =	122	55
Zwischendecksstewards auf =	709	57
Pantryleute auf =	136	66
Pantrygehilfen auf =	230	41
Aufwäscher = =	866	36
Aufwäscherinnen = =	307	40
Waschfrauen = =	27	40
Stewards auf Frachtdampfern	87	49
II. Stewards auf Frachtdampfern	17	25
Stewards auf Segelschiffen	23	37
Bäcker	334	55
Schlächter	130	47
Konditoren	115	79
Porter	94	50

Digitized by Google

	Zahl der angemusterten Personen	Monatsheuer ℳ
Hochseefischereiflotte.		
1. Dampfer.		
Kapitäne	52	327 (mit Kaplaken)
Steuerleute (Bestmänner)	48	102
Netzmacher	41	86
Köche	50	86
Matrosen	185	70
Leichtmatrosen	3	38
Fischer	4	70
Jungen	2	15
I. Maschinisten	29	162
II. „	57	111
Maschinistenassistenten	39	75
Heizer	23	75

2. Heringslogger.

Bei den auf Heringsloggern beschäftigten Mannschaften tritt zu dem vereinbarten Wochenlohn, der für Bestleute 13,50 Mk., für Vollmatrosen, Köche usw. 12 Mk., für Leichtmatrosen 9 Mk., für Jüngste 6,75 Mk., für Jungen (Reepschießer) 4,50 und für Abhalter 3 Mk. beträgt, noch der Fanglohn, welcher für Vollmatrosen beinahe die Hälfte des Wochenlohnsatzes erreicht. Bei den Kapitänen bildet der Fanglohn die einzige Vergütung. Die durchschnittliche Fahrzeit war im Jahre 1901 24 Wochen, für die Jüngsten und Reepschießer etwa 20—22 Wochen. An Fanglohn entfiel auf den Kopf für die ganze Fangzeit durchschnittlich:

		Zahl der Angemusterten:
Bei den Kapitänen	1208 ℳ	23
Bei den Bestleuten	229 ℳ	23
Bei den Matrosen	200 ℳ	171
Bei den Leichtmatrosen	152 ℳ	48
Bei den Jüngsten	97 ℳ	27
Bei den Reepschießern	70 ℳ	25
Bei den Abhaltern	50 ℳ	20

In den Chargen vom Kapitän abwärts kommt zu dem Fanglohn noch der oben erwähnte Wochenlohn. Da die Heringsfischer, die fast

ausschließlich aus dem Lippischen kommen, sehr solide leben, kehren sie am Ende der Fangzeit meist mit einem hübschen Sümmchen in ihre Heimat zurück, wo sie den Winter über bei ihrer Familie verbringen. Die älteren sind wohl durchweg verheiratet und besitzen ein ländliches Anwesen, das in ihrer Abwesenheit von den übrigen Familienmitgliedern bestellt wird. Die Heringsfischer bilden einen Stand für sich und kommen mit der übrigen Küstenbevölkerung nur wenig in Berührung, da sie erst kurz vor der Abreise erscheinen und bei Beendigung meist in ihre Heimat zurückkehren. Die im Jahre 1900 neu angemusterten Schiffsjungen der Vegesacker Heringslogger (43) stammten fast durchweg aus den Gegenden nördlich des Teutoburger Waldes, 19 kamen aus der Gegend von Loccum, 10 aus den benachbarten westfälischen Gebietsteilen, 10 aus den beiden Lippischen Fürstentümern und nur je einer aus Bayern, Sachsen und aus Holland.

Der in der Bremischen Flotte gezahlte Gesamtlohn (Gage, Kaplaken usw.) war nach der Berechnung des Weserschouts im Jahre 1901:

Tabelle 16.

Bei den Kapitänen	1 543 071 ℳ
Bei den Steuerleuten	677 487 ℳ
Bei den Maschinisten	1 040 982 ℳ
Bei dem niederen Deckspersonal	1 712 828 ℳ
Bei dem niederen Maschinenpersonal	2 690 891 ℳ
Bei dem Küchenpersonal	416 343 ℳ
Bei dem Aufwartepersonal	1 354 371 ℳ
Bei dem sonstigen Personal	407 762 ℳ
Bei den Hochseefischereidampfern	376 700 ℳ
Bei den Heringsloggern	153 274 ℳ
Zusammen:	10 373 709 ℳ.

Auf ähnliche Resultate kommt die Seeberufsgenossenschaft, deren Ziffern über die Gesamtlohnhöhe wir bereits im zweiten Kapitel bei der Besprechung ihrer Leistungen mitgeteilt haben (Tab. 8).

Die Höhe der Heuer ist für die wichtigsten Kategorien der Schiffsbesatzung, die Matrosen, Heizer und Kohlenzieher nur wenig von den angegebenen Durchschnittsheuern verschieden. Es liegt das in der Natur der Sache, weil Angebot und Nachfrage sich gewissermaßen auf einem öffentlichen Markte treffen. Doch ist die Heuer auf vielen kleineren Schiffen, namentlich in nicht Bremischen Häfen, etwas niedriger. In Bremen beträgt sie seit einigen Jahren für Vollmatrosen unverändert 60 Mk., für Heizer 65 Mk. Dabei haben die drei hier in Frage

Digitized by Google

kommenden Reedereien die sehr zweckmäßige Einrichtung getroffen, daß Matrosen und Heizer, die länger im Dienste der betreffenden Reedereien stehen, gewöhnlich nach einem Jahre, 3—5 Mk. Zulage bekommen. Damit sichern sich die Reeder einen Stamm zuverlässiger Arbeiter. Ein Unterschied der Heuer bei großer und kleiner Fahrt findet im allgemeinen nicht statt. Größere Unterschiede, als bei diesen drei Arten der Schiffsleute, kommen bei den höheren Chargen vor und hier spielt neben der Größe der Schiffe auch die Art der Reise eine Rolle. Der Bootsmann erhält meist 5—10 Mk. mehr als der ältere Matrose, aber häufig auch 80—90 Mk. im Monat, der Koch auf Frachtschiffen 75—100 Mk., bei besonders guten Leistungen auch darüber, der Schiffszimmermann 70—90 Mk. Der Norddeutsche Lloyd hat ein ausgebildetes System von Lohnsteigerungen bei verschiedenen Chargen der Schiffsbesatzung, jedoch nicht bei den Vollmatrosen, deren Maximum 62 Mk. beträgt. Gute Matrosen rücken eben fast stets zu Steurern, Bootsleuten usw. auf, sodaß für die Reederei an einer größeren Lohnhöhe kein Interesse besteht. Von seiten der Arbeitnehmer wurden mir folgende Angaben über die Höhe der Heuern bei den verschiedenen Chargen gemacht:

Es beziehen beim Norddeutschen Lloyd (1902):

Leichtmatrosen	25—45 ℳ	
Vollmatrosen	60—62 ℳ	
Bootsleute	72—85 ℳ	
II. Zimmerleute	69—75 ℳ	
I. Zimmerleute	80—90 ℳ	
Stewards	45—60 ℳ	
Aufwärter	35—60 ℳ	(letzteres nur auf Schnelldampfern)
Zwischendeckswärter . . .	55—60 ℳ	
Trimmer	55—65 ℳ	
Heizer	70—80 ℳ	
Oberheizer u. Schmierer .	80—90 ℳ.	

Die Lohnhöhe ist je nach den Linien verschieden, auf Postdampfern und Schnelldampfern wird fast durchweg mehr gezahlt. Die Musikerstewards fangen gleich mit 60 Mk. und 10 Mk. Zulage an. Der Steward erhält, wie bereits bemerkt, für die Tropenreisen eine Tropenjacke gratis sowie 10 Mk. monatlich Waschgeld, wofür er seine Wäsche bezahlen muß. Eine sehr bedeutende Ergänzung des Lohns bilden bei den Stewards die Trinkgelder, namentlich auf der Fahrt zwischen Bremerhaven und New York, und hier wieder besonders auf der Rückreise. Es ist mir glaubhaft berichtet worden, daß ein gewandter Decksteward (diesem wendet sich bei gutem Wetter die Geberlaune des reisenden Yankee besonders zu) in

Digitized by

einem guten Sommer auf über 11 000 Mk. Einkommen geschätzt werde. Oberstewards verdienen wohl gelegentlich noch mehr. Bei den übrigen Stewards ist die Einnahme an Trinkgeldern naturgemäß sehr verschieden, je nach Reise und Beschäftigung. Stewards, die auch in den einzelnen Kajüten tätig sind, verdienen mehr, „wilde" Stewards, die nur beim Servieren und in den Salons helfen, weniger. Auf einer viermonatigen Reise nach China wollte ein von mir vernommener Steward nur 10 Mk. monatlich an Trinkgeld übrig gehabt haben. Die Musikerstewards erhalten Extratrinkgelder, wofür auf einer im Rauchsalon ausliegenden Liste subskribiert wird. Den Gebrauch, bei der letzten Mahlzeit eine Liste zirkulieren zu lassen, hat die Direktion wegen der damit verbundenen Belästigung des Publikums abgeschafft. Wie man sieht, wechselt die Höhe des Trinkgelds sehr und die hohen Treffer sind wohl nur seltene Ausnahmen. Dem Trinkgeld gegenüber steht eine Ersatzpflicht der Stewards für zerbrochenes und abhanden gekommenes Geschirr, soweit der Abgang mehr als 10% beträgt. Was darunter ist, bezahlt die Direktion. Die Stewards bilden in Bezug auf diese Ersatzpflicht gewissermaßen eine Gefahrengemeinschaft, alle, auch der Oberstewards tragen dazu bei. Ähnliche Einrichtungen bestehen auch in größeren Hotels und sind nötig, um die Wachsamkeit und das Interesse der Stewards zu beleben. Ein Oberstewards teilte mir mit, daß er bei viermonatigen Reisen insgesamt nur 5—10 Mk. für derartigen Geschirrabfall zu zahlen gehabt habe. Sei infolge besonders hohen Seegangs viel Geschirr zerbrochen, so werde stets an die Direktion berichtet und von dieser der zu zahlende Betrag ermäßigt; 10% des Abgangs seien für dasjenige, was ohne Schuld der Stewards zerbrochen werde oder verloren gehe (wie bei unvermeidlichen Zufällen, durch Mitnehmen von Andenken seitens der Passagiere usw.) sehr reichlich berechnet. Fiele das Interesse der Stewards an der Erhaltung des Inventars ganz fort, so sei bei den vielen Möglichkeiten des Verlustes an Bord eine ernste finanzielle Schädigung der Reederei die unausbleibliche Folge.

Uniformen werden auf Bremischen Schiffen nur vom Norddeutschen Lloyd geliefert. Dort erhalten Matrosen alle Jahre eine Uniform gratis, die erste müssen sie selbst bezahlen. Eine nicht unwichtige Rolle spielt bei einigen Chargen der Schiffsbesatzung die Belohnung für Überstunden, auf die noch weiter unten zurückzukommen ist.

Neben dem Anspruch auf die Heuer hat der Schiffsmann auch Anspruch auf volle Beköstigung und Unterbringung auf dem Schiff und zwar nach der neuen Seemannsordnung vom Zeitpunkte des Dienst-

Digitized by Google

antritts bis zur Abmusterung. Selbstbeköstigung kommt auf Seeschiffen des Wesergebiets nicht vor. Eine solche setzt voraus, daß das Schiff in regelmäßigen kurzen Zwischenräumen in den Heimatshafen zurückkehrt. Sie ist daher in der englischen Küstenfahrt nicht selten.

Eine Landgage wird beim Aufenthalt im hiesigen Hafen in Bremen im allgemeinen nicht gezahlt. Die Mannschaft wird entweder abgemustert oder gegen die vereinbarte Heuer beibehalten. Es kommt vor, daß dieser Aufenthalt über eine Woche, ja bis zu drei Wochen dauert. Auch dabei ist aber genug Arbeit für die Schiffsmannschaft vorhanden, obgleich sie beim Stauen in europäischen Häfen nicht mitzuarbeiten hat. Das Schiff wird einer gründlichen Reinigung unterzogen, innen und außen neu gemalt, das Maschinenpersonal hat beim Nachsehen der Maschine und bei Reparaturen zu helfen usw.

Dagegen ist beim Norddeutschen Lloyd das Zahlen einer Landgage üblich, wenn das Schiff zur Instandsetzung längere Zeit im Hafen liegen bleiben muß. Es wird dann die zum Reinigen, Malen, Reparieren usw. nötige Mannschaft (etwa die Hälfte) nicht abgemustert, sondern zu diesen Reinigungsarbeiten verwendet, wofür sie zwei Drittel der Heuer und 1 Mk. 50 Pfg. Kostgeld pro Tag erhält. Wenn Platz ist, kann an Bord geschlafen werden.

Effektentransport und Effektenversicherung. Es mögen nun in diesem Zusammenhange noch zwei in finanzieller Bedeutung für die Schiffsmannschaft wichtige Punkte: die Frage der Verbindung des Schiffs mit dem Lande und die der Effektenversicherung kurz gestreift werden.

Eine schwierige Verbindung des Schiffs mit dem Lande hat für den Schiffsmann manchmal insofern ungünstige Folgen, als er, namentlich in fremden Häfen, für die Beförderung an Land, sei es für sich, sei es für seine Effekten, schwer bezahlen muß. In den Weserhäfen ist der Zugang zu den Schiffen recht günstig. In Bremen und Bremerhaven legen die Schiffe direkt an der Kaje an und die Häfen befinden sich in unmittelbarer Nähe der für den Schiffsmann in Betracht kommenden Stadtteile. In Bremerhaven, wo der für den Norddeutschen Lloyd eingerichtete Kaiserhafen weiter vom Mittelpunkte der Stadt entfernt ist, hat der Lloyd zwei kleine Dampfer eingestellt, die den Verkehr vom Kaiserhafen nach dem inneren Hafen unentgeltlich vermitteln. Im Freihafen der Stadt Bremen erfolgt der Verkehr von einem Ufer des sehr langen Hafenbassins zum anderen an mehreren Stellen gleichfalls unentgeltlich durch Fährboote. Die Besorgung des Gepäcks (meist hat der Seemann

Digitized by

einen Sack für seine Betten und eine verschließbare Kiste) ist nicht kostspielig. In den Bremischen Häfen hat der Seemannsverband einen Effektentransporteur angestellt, der in Bremen Mitglied des Vorstands ist. Die Kosten betragen für Sack und Kiste 1 Mk. 50 Pfg.

Einen wunden Punkt für den Schiffsmann bildete lange Zeit die Möglichkeit des Verlustes seiner Effekten, für die der Reeder gesetzlich nicht aufzukommen hat. An und für sich hätte es nahe gelegen, eine Ersatzpflicht des Schiffseigners gesetzlich zu statuieren, da ja der Schiffsmann seine Effekten dem Schiffe gewissermaßen anvertraut, so daß sich eine Ersatzpflicht nach Analogie des receptum der Gastwirte wohl rechtfertigen ließe. Die Haftung ist jedoch im Gesetze nicht ausgesprochen worden, und die Folge war, daß der Schiffsmann bei einem Schiffbruche, gegen dessen Folgen der Reeder durch die Versicherung gedeckt war, häufig in die äußerste Bedrängnis geriet. Denn die Effekten stellen gewissermaßen das notwendige Handwerkszeug des Schiffsmannes dar. Er muß sich nicht nur seine Betten (deren Preis etwa 15—20 Mk. ist) mitbringen, sondern auch die nötigen Kleider, Stiefel, Unterkleider usw., denn auf See kann er den Abgang nicht wie an Land ersetzen. Ein solider Schiffsmann, namentlich ein solcher der alten Schule, bringt daher eine wohlassortierte Kollektion von Ausrüstungsgegenständen an Bord, zu denen beim Decksmann unter Umständen auch die legendären, über die Knie reichenden Transtiefel, Ölanzug und Südwester gehören. Der moderne Heizer, der nur auf kurze Strecken fährt, begnügt sich allerdings meist mit einem geringeren Vorrat, das Wichtigste ist für ihn gutes wollenes Unterzeug. Der Gesamtwert der Ausrüstung wird einschließlich des Ausgehanzugs und der Arbeitskleider immerhin auf 150—250 Mk. zu veranschlagen sein, ein Betrag, den der Schiffsmann im Falle des Totalverlusts nicht ohne Mühe beschaffen kann. Auch bei der ersten Reise spielt die Beschaffung der Ausrüstung eine wichtige Rolle. Bei der Besprechung des Vorschußsystems wird darauf zurückzukommen sein. Die größeren Bremischen Gesellschaften haben überall eine Versicherung der Effekten des Schiffsmanns eingeführt, ohne einen Beitrag von diesem zu verlangen, die Versicherung bildet auch einen Bestandteil der noch zu erwähnenden Tarifkonvention. Bootsmann, Zimmermann und Koch erhalten danach bei Totalverlust 250 Mk., die übrigen Schiffsleute 150 Mk. Zu den Effekten des Zimmermanns gehört auch sein vollständiges Handwerkszeug, ohne das er seinen Beruf nicht ausüben kann und das er mitbringen muß. Der Wert dieses Handwerkszeugs wurde mir auf 200—300 Mk. angegeben, so daß die Versicherungssumme für ihn kaum genügen dürfte.

Digitized by Google

Über die vom Norddeutschen Lloyd gezahlten Entschädigungen enthält der Abschnitt Wohlfahrtseinrichtungen Näheres. Bei der großen Haverei hat der Schiffsmann den Anspruch aus den §§ 711—715, 723 des H.G.B. auf Schadenersatz. Hat der Reeder für ein Verschulden eines Angestellten zu haften, so steht dem Schiffsmann natürlich auch ein Ersatzanspruch bei Totalverlust zu.

Dauer der Beschäftigung und Gesamteinkommen. Heuern im Auslande. Es ist eine außerordentlich schwierige, bei dem heutigen Stande der Erkenntnisquellen unlösbare Aufgabe, die durchschnittliche jährliche Dauer der Beschäftigung der Schiffsleute genau festzustellen. Man ist auf die vielfach voneinander abweichenden Urteile der in den Schiffahrtsbetrieben beschäftigten Personen angewiesen, und diese können stets nur aus einer verhältnismäßig eng begrenzten Erfahrung sprechen. Die Angaben der Versicherungsanstalten und des Wasserschouts liefern zwar schätzbares Material, können aber nicht ohne Reserve herangezogen werden, wie noch ausgeführt werden wird. Der Hauptgrund für die große Unsicherheit auf diesem Gebiete liegt in dem System der An- und Abheuerung. Dieses System war der alten Saisonschiffahrt und der Segelschiffahrt mit ihren längeren Reisen durchaus entsprechend. Die Anheuerung für eine Reise wird auch jetzt noch in der Seemannsordnung gewissermaßen als das Normale angesehen und in erster Linie berücksichtigt. In Wirklichkeit ist sie aber, wenigstens an der Weser, durchaus zur Ausnahme geworden, und die Anheuerung auf Zeit (fast durchweg auf 6 Monate) herrscht vollständig vor. Auch wo auf Reise geheuert wird, handelt es sich bei den Dampfschiffen um die kurzen Reisen der festen Linien, die etwa 4—6 Monate dauern, so daß die durchschnittliche Dauer des Heuervertrags auch hier nicht länger ist. Bei der Heuer auf 6 Monate wird die Vertragsdauer nicht selten dadurch zu Ungunsten des Schiffsmanns abgekürzt, daß der Kapitän vor Ablauf des Termins die Mannschaft abmustert, zu welchem Zweck die meisten Heuerverträge die Bestimmung enthalten, daß die Abmusterung bei jeder Rückkehr des Schiffs an die Weser erfolgen könne. Eine zwei- oder dreimal jährlich eintretende vorübergehende oder längere Arbeitslosigkeit ist daher für den Schiffsmann der Weser, wie schon bemerkt, das durchaus Übliche. Die Wiederanmusterung der ganzen Mannschaft nach Ablauf der Musterrolle ist, außer beim Norddeutschen Lloyd, verhältnismäßig selten. Der Schiffsmann kann nun die Sache, wenn er eine Reise gemacht hat, gewöhnlich eine Zeitlang ansehen, da er von der Reise beträchtliche Ersparnisse mitbringt. Für viele bietet das Leben an Land auch eine angenehme Ab-

Digitized by

wechslung nach der eintönigen Dienstzeit, die sie oft länger als nötig ausdehnen. Andere Sparsamere und Eifrigere finden im Gegensatz dazu öfters eine günstige Gelegenheit (Chance oder Schanz, wie der seemännische Ausdruck lautet) und gehen nach wenigen Tagen wieder fort. Fragt man die einen, so erhält man die Antwort, daß sie mindestens 2—3 Monate gezwungen feiern müßten, die anderen wollen ohne Mühe Beschäftigung gefunden haben. So haben mir Matrosen in Bremen erklärt, daß sie eigentlich nur freiwillig außer Arbeit seien und ohne Zeitverlust Anstellung gefunden hätten, in Bremerhaven befragte Heizer, darunter ersichtlich solide Leute, gaben die gezwungene Muße im Jahre auf 2—3 Monate an. Matrosen scheinen auch in Bremerhaven leicht Anstellung zu finden, namentlich wenn sie auf Segelschiffen beschäftigt gewesen sind. Bei Stewards ist die dauernde Beschäftigung aller eine völlige Unmöglichkeit, weil im Sommer während der Reisesaison auf den großen Schnelldampfern vielleicht doppelt so viele nötig sind als im Winter. Viele Stewards können ihre Beschäftigung daher, ähnlich wie Kellner in Bädern, Sommerfrischen, nur als Saisontätigkeit auffassen und müssen sich im Winter am Lande andere Beschäftigung suchen. Manche fallen während dieser Zeit der öffentlichen Mildtätigkeit anheim, und der frühere Leiter der Seemannsmission hat mir mitgeteilt, daß diese in jedem Winter stellenlose Stewards in Bremerhaven habe unterstützen müssen. Wie bereits erwähnt, hat das Unfallversicherungsgesetz ursprünglich den Jahresverdienst der Schiffsleute auf Grund einer neunmonatigen Arbeitszeit berechnet, in der letzten Novelle ist eine elfmonatige angenommen worden. Ich möchte, namentlich für Bremerhaven, annehmen, daß im großen Durchschnitt zwar die Annahme einer neunmonatigen Dienstzeit zu kurz, dafür aber die der elfmonatigen zu lang ist und daß man mit einer zehnmonatigen etwa das Richtige treffen dürfte. Auf eine ähnliche Ziffer gelangt man auch bei Berücksichtigung der früher erwähnten Ergebnisse der Invalidenversicherung (siehe Tabelle 7). Genaue Erhebungen hierüber könnte nur der Norddeutsche Lloyd machen, weil nur dieser von den Bremischen Schiffahrtsgesellschaften einen festen Arbeiterstamm hat, den er auch durch seine noch zu erwähnende Pensionskasse an sich fesselt. Bei den übrigen Gesellschaften findet ein stetiger Wechsel von einer Reise zur anderen statt.

Wie stark der Wechsel der Beschäftigung in den einzelnen Jahreszeiten ist, geht auch aus den schon erwähnten Berichten des Wasserschouts hervor. Diese geben die Zahl der An- und Nachgemusterten, sowie der Abgemusterten nach den einzelnen Monaten an, getrennt nach Dampf-

Digitized by Google

schiffen und Segelschiffen. Eine Trennung nach einzelnen Kategorien der Schiffsmannschaft findet hierbei leider nicht statt. Im Durchschnitt der fünf Jahre 1897—1901 wurden in Bremischen Häfen vor dem Wasserschout

Tabelle 17.

	an- oder nachgemustert	abgemustert	Überschuß der Anmusterungen (+) der Abmusterungen (—)
im Januar	1 952	1 666	+ 286
im Februar	1 981	1 431	+ 550
im März	1 925	1 571	+ 354
im April	1 776	1 422	+ 354
im Mai	2 143	1 829	+ 314
im Juni	2 034	1 821	+ 213
im Juli	2 053	2 291	— 238
im August	2 293	1 725	+ 568
im September	2 282	1 867	+ 415
im Oktober	2 054	2 048	+ 6
im November	1 571	1 978	— 407
im Dezember	1 726	2 445	— 719
Zusammen	23 790	22 094	+ 1 696

Seit dem Jahre 1881, in dem diese Statistik zuerst aufgestellt wurde, waren die entsprechenden Überschüsse der Anmusterungen (+) oder Abmusterungen (—) in Jahresgruppen:

Tabelle 18.

	1881/83	1884/86	1887/91	1892/96	1897/1901
im Januar	+ 165	+ 464	+ 235	+ 447	+ 286
im Februar	+ 76	+ 128	+ 254	+ 125	+ 550
im März	+ 462	+ 200	+ 379	+ 514	+ 354
im April	+ 70	+ 264	+ 243	+ 237	+ 354
im Mai	+ 132	— 95	+ 114	+ 248	+ 314
im Juni	— 137	— 304	— 44	— 105	+ 213
im Juli	— 171	+ 127	— 158	+ 82	— 238
im August	+ 231	+ 298	+ 295	+ 225	+ 568
im September	+ 388	+ 121	+ 118	+ 148	+ 415
im Oktober	+ 31	+ 120	— 54	— 210	+ 6
im November	— 238	— 200	— 107	— 307	— 407
im Dezember	— 298	— 906	— 776	— 552	— 719
Zusammen	+ 711	+ 217	+ 499	+ 852	+ 1696

Die einzelnen Jahresgruppen zeigen also ein ziemlich übereinstimmendes Bild. Überall setzten die ersten Monate des Jahres mit einem starken Überschuß der Anmusterungen ein. Bis zum März waren die Mehr-

abmusterungen des Jahresschlusses meist wieder eingeholt. Dann folgten im April und Mai Monate mit weniger starkem Überschuß der Einstellungen, einmal zeigte sich sogar im Mai ein Rückgang, im Juni und Juli überwiegen im Durchschnitt die Abmusterungen. Im August und September, der Hauptreisezeit, schwellen die Anmusterungen wieder bedeutend an, der Oktober ist schon weniger günstig, im November und namentlich im Dezember setzt die Arbeitslosigkeit mit der größten Schärfe ein. Gemildert wird der Druck der weniger günstigen Wintermonate dadurch, daß manche, namentlich die Lippischen Heringsfischer und Heizer und Matrosen aus den Küstengegenden, einen Teil des Winters zu Hause verleben, verschärft dadurch, daß sich auch außer den Abgemusterten andere zu dem Seefahrtsberufe drängen, darunter außer früheren Schiffern, die vorübergehend anderwärts beschäftigt waren, auch Unbefahrene, da, wo sie angestellt werden. Jeder Schiffsmann ist ursprünglich als Unbefahrener eingestellt worden, und die Gesamtzahl der Unbefahrenen kommt bei steigender Schiffsbevölkerung mindestens dem Abgange gleich, der durch Tod und Desertion stattgefunden hat und den die Schlußzahlen unserer Tabellen zeigen. Wir werden sie auf etwa 6—8 % der Mannschaft schätzen dürfen.

Es läßt sich nicht leugnen, daß das häufige An- und Abmustern für die Schiffsleute große Schattenseiten hat und ihre Beschäftigung zu einer sehr unsicheren macht. Wie die Dinge liegen, ist allerdings die dauernde Beschäftigung aller auch in der günstigsten Jahreszeit nötigen Schiffsleute für die Reedereien unmöglich. Wenn auch die eigentliche Saisonschiffahrt aufgehört hat, so treten doch infolge der Natur des Schiffahrtbetriebs Zeiten ein, wo einzelne Schiffe außer Fahrt gestellt werden müssen und wo infolge dessen keine Arbeit für die Schiffsleute vorhanden ist. Was die Schiffsleute von anderen Arbeitern, die infolge der Stillsetzung des Betriebs entlassen werden, unterscheidet, ist, daß sie in der Zwischenzeit ihre Arbeitskraft anderwärts nicht verwerten können, da sie sich stets in Häfen bereit halten müssen. Wir werden darauf, sowie auf die Gefahren, welche das wochenlange Umherliegen in den Hafenstädten für den Schiffsmann mit sich bringt, im Abschnitt „Anheuerung" eingehender zurückkommen.

Nehmen wir als die durchschnittliche Dauer der Beschäftigung mit dem Unfallversicherungsgesetz 11 Monate an, was, wie bereits bemerkt, etwas zu viel ist, so würde der Jahresverdienst der wichtigeren Kategorien der Schiffsbesatzung bei Berechnung von 1,20 Mk. für Kost betragen:

Digitized by Google

Für Leichtmatrosen	750— 850 ℳ
Für Vollmatrosen	1050—1150 ℳ
Für Heizer	1150—1300 ℳ
Für Kohlenzieher	1000—1100 ℳ.

Dabei ist das Logis an Bord nicht mit berechnet und von dem Verdienst durch Überstunden abgesehen.

Bei einem Vergleich der deutschen Heuern mit denen anderer Länder ist zu berücksichtigen, daß wohl kein Berufszweig so sehr dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt ist, als der des Seemanns und daß daher nirgends gleichartigere Verhältnisse zwischen den verschiedenen Staaten herrschen. Werden die Unterschiede in der Entlohnung zu groß, namentlich zu Gunsten Englands, so würde sich das vermutlich bald durch einen massenhaften Übergang deutscher Seeleute in die englische Marine bemerkbar machen, wo sie mit offenen Armen aufgenommen werden. Gelegenheit dazu ist in den Häfen des Auslands genug vorhanden. Nun sind die englischen Heuern wohl durchschnittlich um ein geringes höher als die deutschen. Im allgemeinen wird es sich bei Matrosen und Heizern um 10—15 Mk. mehr handeln. Dem englischen Konsul in Bremen verdanke ich folgende Angaben über die Heuern, die bei Anmusterungen englischer Trampdampfer in Bremen bezahlt wurden:

dem I. Steuermann . .	£ 9	dem I. Maschinisten .	£ 16
dem II. Steuermann . .	£ 7	dem II. = .	£ 11 sh 10
dem Zimmermann . . .	£ 5	dem III. = .	£ 8
dem Steward	£ 6	dem IV. = .	£ 6 sh 10
dem Koch	£ 5	dem Donkeyman . . .	£ 4 sh 15
dem Bootsmann . . .	£ 4 sh 10	dem Heizer	£ 4 sh 10
dem Vollmatrosen . . .	£ 3 sh 10	dem Maschinistensteward	£ 2
dem Leichtmatrosen. . .	£ 2		

Diese Unterschiede, die im Mutterlande teilweise etwas höher sein mögen, sind in der Tat nicht groß genug, um einen Übergang verlockend erscheinen zu lassen, zumal die Versicherung wegfällt. Von Matrosen, die jahrelang auf englischen Schiffen gefahren hatten, wurde mir mitgeteilt, daß die Kost für den deutschen Geschmack schlecht und die dienstlichen und kameradschaftlichen Verhältnisse infolge der häufigen Trunkenheit und des herrschenden rohen Tones unangenehm seien. Alle waren froh, wieder auf deutsche Schiffe gekommen zu sein. Bei den rund 10 000 deutschen Schiffsleuten, die auf englischen Schiffen fahren, wird es sich vielfach um solche handeln, die Schulden halber oder aus anderen Gründen desertiert, oder die zeitweilig ohne Stellung gewesen sind. Auf der nur unbedeutenden amerikanischen Seehandelsflotte sind die Heuern

Digitized b

allerdings höher. Matrosen erhalten 25—35, Heizer bis 40 Dollar oder auch mehr. Es wurde mir jedoch mitgeteilt, daß die persönlichen Verhältnisse auch dort unangenehm und daß die Arbeit namentlich für Matrosen viel anstrengender sei. Die Schiffe seien weit geringer bemannt und in der am höchsten gelohnten Küstenfahrt müsse die Deckmannschaft bei der wegen der schlechten Hafenverhältnisse oft sehr beschwerlichen Hafenarbeit mit helfen. Auf amerikanischen Kriegsschiffen scheinen die Verhältnisse günstiger zu sein.

Überstunden und besondere Verabredungen des Heuervertrags. Die Überstundenlöhne bilden neuerdings eine wichtige Ergänzung der Heuer, namentlich bei der Deckmannschaft. In früheren Zeiten war diese Entlohnung in der Seeschiffahrt nicht üblich, die Mannschaft mußte alle Schiffs- und Ladungsarbeit gegen die vereinbarte Heuer leisten. Mit dem Dampferbetrieb und der immer größeren Hast des modernen Verkehrslebens ist darin eine Änderung eingetreten, weil die Schiffsmannschaft, wenigstens in fremden Häfen, zur Beschleunigung der Expedition häufig bis in die Nacht mitarbeiten muß. In der Segelschiffahrt ist die Bezahlung von Überstunden noch jetzt selten, ein erfahrener Kapitän teilte mir mit, daß er häufig gar keine und bei der letzten mehrmonatigen Reise nur 8,50 Mk. Vergütung für Überstunden (an den Zimmermann) gezahlt habe. In der Dampfschiffahrt ist jedoch die Bezahlung der Überstunden von großer finanzieller Bedeutung, besonders bei den kleinen Dampfschiffen, die kleinere Häfen anlaufen. Wie bereits bei der Besprechung der Gesetzgebung hervorgehoben wurde, hat die neue Seemannsordnung dem Schiffsmann bei der Arbeit im Hafen einen gesetzlichen Anspruch auf Überstundenlohn zuerkannt und zwar wenn sie länger als 10 Stunden dauert oder am Sonntag geleistet wird. Hafenarbeit kommt auch für die Überstunden vorwiegend in Betracht, auf der Fahrt ist gelohnte Überzeitarbeit seltener, wenn sie auch hier und da vorkommt.

Von der Direktion der Dampfschiffahrtgesellschaft Neptun, einer Gesellschaft, die vorwiegend die Fahrt mit kleineren Dampfern nach der Ostsee und Portugal betreibt, sind mir einige interessante Berechnungen aus den Abrechnungsbüchern mitgeteilt worden, welche die große Bedeutung der Überstundenbezahlung darlegen. Die Berechnungen betreffen die drei Dampfer Uranus, Achilles und Castor, welche mit 2—4 Heizern und 4—5 Matrosen fahren. Im Jahre 1902 betrug in Mk.:

Digitized by Google

	bei den Heizern		bei den Matrosen	
	die gesamte Gage	der Lohn für Überstunden	die gesamte Gage	der Lohn für Überstunden
D. Uranus	2336	438	3780	601
D. Achilles	2351	437	2984	537
D. Castor	1482	311	2780	774
Zusammen	6169	1186	9544	1912
in % der Gage		19,2 %		20,0 %

Bei dem kleinsten Dampfer, dem Castor, übersteigen die Überstundenlöhne der Matrosen ein Viertel ihrer Heuer. Beim Norddeutschen Lloyd spielen die Überstunden diese bedeutende Rolle nicht. Namentlich kommen auf den großen transatlantischen Linien nur wenige Kategorien der Schiffsbesatzung in Frage, so namentlich die Donkeyleute, welche die für die Lademaschinen bestimmten kleineren Kessel (Donkey) bedienen. Diese müssen mit dem Anheizen der Kessel zwei Stunden vor Arbeitsbeginn anfangen. Gelegentlich kommen in fremden Häfen auch zahlreichere Überstunden der Decksmannschaft vor, z. B. wenn keine Ladearbeiter zu haben sind ꝛc. So wurde mir im Seemannshause in Bremerhaven mitgeteilt, daß ein Decksmann von einer ostasiatischen Reise 180 Mk. Überstundenlohn heimgebracht habe. Es handelte sich dabei aber offenbar um eine seltene Ausnahme. Im großen Durchschnitt wird man die Überstundenlöhne der Mannschaften des Norddeutschen Lloyd mit 5 Mk. monatlich eher zu hoch als zu niedrig schätzen.

Die Überstundenlöhne sind lange Zeit einer der hauptsächlichsten Streitpunkte zwischen den Reedern und Schiffsleuten gewesen und auch jetzt noch geht kaum eine Reise ohne Differenzen in dieser Beziehung vorüber. An der Weser und insbesondere in Bremen ist man auf friedlichem Wege zu einer Verständigung gelangt, die allerdings noch keineswegs alle Streitigkeiten beseitigt hat. Diese Verständigung beruht auf einer vor dem hiesigen Gewerbegericht geschlossenen Tarifvereinbarung der drei größeren Bremischen Reedereien mit den durch den Seemannsverband geführten Schiffsleuten, die zwar keinen rechtlich bindenden Charakter hat, aber doch seit mehreren Jahren tatsächlich besteht und als eine Art stillschweigender Ergänzung der Vertragsbedingungen zu betrachten ist. Es führt uns dies auf die Frage der *besonderen Verabredungen des Dienstvertrags*, die wir hier etwas ausführlicher besprechen wollen.

Wie bereits erwähnt, hat die neue Seemannsordnung im § 1 den

sehr weitgehenden Grundsatz an die Spitze gestellt, daß die Vorschriften der Seemannsordnung „der Abänderung durch Vertrag entzogen sind, soweit nicht eine anderweite Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist". Solche Zulassungen finden sich nur an wenigen Stellen, wo eine Abänderung zu Ungunsten der Schiffsleute kaum in Frage kommen kann. Abgesehen hiervon sind also hinfort besondere Vereinbarungen nur da zulässig, wo das Gesetz selbst schweigt. Die Vertragsfreiheit der beiden Vertragschließenden — Reeder und Schiffsmann — ist also in wesentlichen Punkten aufgehoben. Man wollte der Benachteiligung der wirtschaftlich schwächeren Schiffsleute durch solche Zusätze vorbeugen. Die frühere Seemannsordnung kannte solche Beschränkungen nicht und infolge dessen enthielten die meisten Heuerverträge besondere Verabredungen, wodurch der im Gesetz fixierte Vertragsinhalt mehr oder weniger modifiziert wurde. Für die Weser kommen dabei vor allem folgende Bestimmungen in Betracht:

1. Das Recht der Schiffsleute, daß bei einer Verringerung der Schiffsmannschaft die ersparten Heuerbeträge auf die Zurückbleibenden zu verteilen sind, wird vielfach ausgeschlossen.

2. Die Reederei hat das Recht, in Hamburg angemusterte Schiffsleute in Bremen und umgekehrt abzumustern, ohne die Reisekosten zu vergüten.

3. Der Kapitän kann auch vor Ablauf der Dienstzeit (6 Monate) nach jeder Reise den Schiffsmann auf der Weser entlassen. Dieser kann nur nach Ablauf der Dienstzeit und nur auf der Weser abmustern. (Argo und Neptun und ähnlich der Norddeutsche Lloyd.)

4. Bezüglich des Bergelohns enthält der Heuervertrag einiger Reedereien die Bestimmung, daß ein solcher von der Reederei ohne Rücksicht auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs nach freiem Ermessen verteilt wird.

5. Eine Reederei bestimmt, daß alle heimlich im Besitz der Schiffsleute befindlichen Schußwaffen, Getränke, Tabak und Zigarren dem Kapitän vor Ankunft in fremden Häfen abzuliefern sind. Geschieht dies nicht, so wird die ganze Mannschaft für eintretende Zollstrafe in Anspruch genommen (der auch in Hamburg vielfach übliche sogenannte Schmuggelparagraph).

Außerdem enthalten die vereinbarten Vertragsbedingungen noch vielfach Bestimmungen über die Bezahlung von Überstunden.

Die erwähnten Bestimmungen stammen aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes. Die Bestimmungen zu 1 und 4 sind jetzt

Digitized by Google

ohne weiteres unzulässig, die Bestimmungen zu 2 dann, wenn es sich um eine Anheuerung auf Reise handelt. Die Bestimmung zu 5, welche eine Art solidarischer Haftung aller Schiffsleute für Zolldefrauden ihrer Kameraden statuiert, scheint bedenklich. Ob sich Gerichte mit der Frage ihrer Zulässigkeit beschäftigt haben, ist mir unbekannt.

Wie die Vereinbarungen auf Grund der neuen Seemannsordnung lauten, habe ich bei Abschluß der Arbeit noch nicht in Erfahrung bringen können.

Die Grundlage für die Berechnung der Überstundenlöhne bildet die schon erwähnte, vor dem Bremischen Gewerbegericht geschlossene Tarifvereinbarung vom 18. Mai 1901, die auch von anderen Reedereien als den damals beteiligten stillschweigend beobachtet wird. Es fand damals eine vom Deutschen Seemannsverband ausgehende allgemeine Lohnbewegung statt. Für den guten Willen der Bremischen Reeder legt es ein anerkennenswertes Zeugnis ab, daß sie in Deutschland die ersten waren, die den Weg der Verständigung vor dem Gewerbegericht beschritten. In der Verhandlung waren die drei für die Stadt Bremen wichtigsten Reedereien Hansa, Argo und Neptun durch drei Bevollmächtigte, die Seeleute durch drei Vorstandsmitglieder vertreten. Es kam eine von allen Beteiligten unterzeichnete Vereinbarung zu stande, die sich auf sieben Punkte erstreckte. Die ersten vier bezogen sich auf die Regelung des Wachegehens und die Bezahlung der Überstunden, im fünften wurde die Errichtung eines Heuerbureaus in Aussicht gestellt (die dann im Oktober desselben Jahres erfolgte), im sechsten wurde bemerkt, daß die Regelung der Vorschußzahlung der künftigen Seemannsordnung vorbehalten bleiben solle, der siebente Punkt endlich sicherte den Seeleuten die Einführung einer Effektenversicherung zu. Der Vereinbarung selbst kommt ein rechtlich bindender Charakter wegen der mangelnden Legitimation der Beteiligten nicht zu. Wohl aber kann angenommen werden, daß ihre Bestimmungen mindestens bei den drei beteiligten Reedereien als stillschweigend vereinbart zu gelten haben, soweit nicht schon die Musterrollen ausdrückliche Hinweise darauf enthalten.

Das wichtigste Ergebnis für die Schiffsleute war, daß der Überstundenlohn für transatlantische Fahrten auf 40 Pfg. pro Stunde festgesetzt wurde. Dagegen wurde für die europäische Fahrt wegen der großen finanziellen Belastung der in Betracht kommenden Reedereien, über die oben bereits Näheres mitgeteilt worden ist, an dem bis dahin üblichen Satz von 30 Pfg. festgehalten. Das Nähere hierüber ist im folgenden Kapitel über die Arbeitszeit zu bemerken.

Digitized by

Erwähnt mag noch werden, daß ungefähr gleichzeitig mit der erwähnten Vereinbarung von den Bremischen Reedern den Matrosen, Heizern und Kohlenziehern eine Erhöhung der Heuer von 5 Mk. zugestanden wurde.

Die Arbeitszeit.

Das Wachensystem. — Verteilung der Arbeit. — Überstunden.

Das Wachensystem. Verteilung der Arbeit. Die Eigentümlichkeit der auf dem Schiffe zu leistenden Arbeit hat von jeher dazu geführt, einen festen Wechsel zwischen Arbeit und Ruhe herbeizuführen. Die gesamte Mannschaft, welche in der Zeit der Segelschiffahrt ausschließlich Deckmannschaft war, wurde in zwei Wachen geteilt, von denen die eine die nötige Arbeit zu verrichten hatte (Steuern, in der Nacht Ausguck, am Tage Reinigen und Ausbessern, Pumpen usw.), während die andere Ruhezeit hatte (Freiwache, Wache zur Koje). In gewissen Stunden des Tages waren aber beide Wachen an Deck und arbeiteten gemeinsam. Ebenso galt von jeher und gilt auch jetzt noch die Bestimmung, daß beim Aus- und Einlaufen alle Mann an Deck sein müssen. In dieser Zeit gibt es vielfach Arbeiten, wobei die gesamte Deckmannschaft helfen muß: das Wegbringen der Ladeeinrichtungen, das Schließen (Verschalken) der Schiffsöffnungen (Luken), das Festmachen (Zurren) der etwa an Deck befindlichen Ladung. Auch auf hoher See kann es namentlich auf Segelschiffen nötig werden, daß die gesamte Mannschaft mit Hand anlegt, so namentlich bei Segelmanövern, bei Seenot usw.

Je mehr beide Wachen zugleich an Deck sind, desto größer ist naturgemäß die Arbeitszeit für den einzelnen, am geringsten ist sie, wenn regelmäßig stets nur eine Wache an Deck ist (Wache um Wache). In früheren Zeiten war die gemeinsame Arbeit durchaus üblich. Ich verdanke einem früheren Kapitän die nachfolgende Wachen- und Eßordnung, die früher allgemein auf Bremischen Schiffen galt. Vom Mittag an gerechnet war diese Einteilung die in Tabelle 19 angegebene.

Am nächsten Tage war die Sache umgekehrt. Es entfielen also $2^1/_2$ Stunden auf gemeinschaftliche Mahlzeiten (Schaffen), 5 Stunden auf gemeinschaftliche Arbeit (wovon die Zeit von abends 7^{15}—8 hauptsächlich für das bei hölzernen Segelschiffen häufig erforderliche Pumpen bestimmt war) und für jede Wache außerdem an dem einen Tage $9^1/_2$, an dem darauffolgenden 7 Stunden Arbeit.

Dieses alte Bremische Wachensystem ist jetzt auch auf Segelschiffen fast durchweg außer Gebrauch gekommen, nach der Aussage des betreffenden

Digitized by Google

Tabelle 19.

	Steuerbordwache		Backbordwache	
	Arbeitszeit	Ruhe	Arbeitszeit	Ruhe
	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden
Mittags 12—1 Uhr Essenpause . . .	—	1	—	1
1—3 beide Wachen (Überall) . . .	2	—	2	—
3—6^{30} Steuerbordwache	3½	—	—	3½
6^{30}—7^{15} Abendmahlzeit	—	¾	—	¾
7^{15}—8 beide Wachen (Überall) . . .	¾	—	¾	—
8—12 (nachts) Backbordwache . . .	—	4	4	—
12—4 (morgens) Steuerbordwache .	4	—	—	4
4—7 Backbordwache	—	3	3	—
7—7^{45} Frühstück	—	¾	—	¾
7^{45}—10 beide Wachen (Überall) . .	2¼	—	2¼	—
10—12 Steuerbordwache	2	—	—	2
Zusammen	14½	9½	12	12

Kapitäns besteht es aber auf einzelnen Schiffen auch heute noch (vor dem 1. April 1903) und wird wohl auch einmal als Disziplinarstrafe vorübergehend eingeführt. Ich führe aus dem Schreiben noch folgendes an: „Es liegen dem Schiffsmanne außer der Ausübung seiner Berufspflichten noch manche Arbeiten ob, die er im eigenen Interesse ausführen muß. Er hat während der Reise sein benutztes Zeug selbst zu waschen und Beschädigungen daran selbst zu bessern, seine Strümpfe zu stopfen und seine Schuhe oder Stiefel zu flicken, das Logis zu reinigen usw. und muß dazu seine Freizeit opfern. Weiter zu berücksichtigen ist, daß, sobald der Dienst dies bedingt, die dienstfreie Wache mit „Überall" ausgepurrt wird und arbeiten muß, wodurch abermals ihre Freizeit verringert wird. Einen weiter in Betracht zu ziehenden Punkt bildet die Tatsache, daß je nach der west- oder ostwärts durchlaufenen Distanz an Bord des Schiffes die Tageslänge sich verkürzt oder verlängert. Die wahre Ortszeit wird nur einmal am Tage festgelegt und danach die Uhr um 12 Uhr mittags gestellt, was bei Segelschiffen auf hohen Breiten Zeitunterschiede bis zu 30 oder mehr Minuten verursachen kann. Das gereicht naturgemäß der Vormittagswache entweder zum Vorteil oder zum Nachteil." Der Schreiber empfiehlt demgemäß die gesetzliche Festlegung des Wache- um Wachegehens, die ja nun auch in der neuen Seemannsordnung erfolgt ist.

Auch vor der Einführung der Seemannsordnung war die gemeinschaftliche Arbeit auf den Bremischen Schiffen fast durchweg abgeschafft worden; nur auf einigen Schiffen bestand noch eine gemeinschaftliche Mittagsarbeit beider Wachen von 1—½3 Uhr. Auch das wurde durch

Digitized by

die schon erwähnte Vereinbarung zwischen Reedern und Schiffsleuten vom 18. Mai 1901 beseitigt, welche folgende Bestimmung enthält:

„Auf See geht die Mannschaft des Deck- und Maschinendienstes Wache um Wache. Die abgelöste Wache darf nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten herangezogen werden. Andernfalls ist die geleistete Arbeit als Überstundenarbeit zu vergüten. Auf das Aschehieven findet die Bestimmung keine Anwendung."

Die Bestimmung ist zum Teil wörtlich in den § 36 der neuen Seemannsordnung übergegangen.

Mit der Einführung von Wache um Wache fallen die gemeinschaftlichen Mahlzeiten fort. Jede Wache ißt in ihrer Freizeit. Was die Einteilung im einzelnen anlangt, so bestehen jetzt zwei Systeme: die sogenannten Deutschen und Englischen Wachen. Die Englischen Wachen wechseln alle vier Stunden, von mittags 12 Uhr an gerechnet. Die Wache zwischen 4—8 Uhr abends (dog watch) wird zwischen beiden Wachen geteilt. Am Nachmittag haben somit beide Wachen je sechs Stunden zu arbeiten, am Vormittag die eine Wache von 12—4 und 8—12, also acht Stunden, die andere von 4—8 Uhr, also nur vier Stunden. Jede Wache hat also an dem einen Tage vierzehn, am anderen zehn Stunden Arbeit zu leisten. Die Deutschen Wachen gehen von mittags ½1—7 Uhr abends, von 7—12, von 12—4, von 4—8 und von 8—½1 Uhr, so daß an einem Tage elf, am anderen dreizehn Stunden Arbeit zu leisten sind. Die meisten befragten Leute zogen die Deutschen Wachen vor, weil sie längere Ruhezeiten enthalten. Der Wechsel findet statt, damit nicht jede Wache stets dieselben Stunden hat. Gewisse Wachen gelten als besonders unangenehm, so namentlich die Wache von Mitternacht bis 4 Uhr, während die von 4—8 Uhr als beste gilt. Diese fällt allerdings auch in den kürzeren Arbeitstag, jene in den längeren.

Bei dem Maschinenpersonal war von jeher Wache um Wache üblich, und zwar mit vierstündigem Wechsel ohne Umwechslung am Abend. Jeder behält also die einmal festgesetzte Wache während der ganzen Reise bei, und die Arbeitszeit dauert zwölf Stunden. Bei transatlantischen Fahrten war an der Weser schon seit längerer Zeit für den Maschinendienst das Dreiwachensystem eingeführt, so daß jeder Mann vier Stunden Arbeit und acht Stunden Ruhe, am Tage also insgesamt acht Stunden Arbeit hat. Die neue Seemannsordnung hat hier nur einen schon vorhandenen Zustand gesetzlich festgelegt. Die ablösende Wache muß das Überbordschaffen der Asche besorgen, was etwa zwanzig Minuten bis eine halbe Stunde Zeit erfordert. Die neuen Schnell-

Digitized by Google

dampfer haben Vorrichtungen, mittelst deren die Asche durch maschinelle Einrichtungen in kürzester Zeit entfernt wird. Trotz der kürzeren Zeitdauer ist die Arbeit vor der Maschine, namentlich bei den großen Passagierdampfern, wohl die schwerste Schiffsarbeit, sie entbehrt auch jeder Abwechslung, spielt sich in überhitzten Räumen ab und stellt große Anforderungen an die körperliche Widerstandsfähigkeit.

Nach der Ansicht fast aller Schiffahrtskundigen, die befragt wurden, ist die Arbeit der Deckmannschaft auf den großen Segelschiffen nicht übermäßig anstrengend. Geübte Matrosen fahren daher auch meist am liebsten auf solchen Segelschiffen, obgleich die Gelegenheit zu Nebenverdiensten (Überstunden) geringer ist. Auf Dampfern verursacht namentlich das Reinigen viel Arbeit, während Segelschiffe auf See stets sauber sind. Natürlich kommen auch dort Zeiten vor, wo von allen eine außergewöhnliche Arbeitsleistung verlangt werden muß. Am wenigsten anstrengend ist die Fahrt innerhalb der Tropen, wo wegen des gleichmäßigen Wetters oft wochenlang kein Segelmanöver gemacht zu werden braucht. Diese Zeit wird dann auch zu umfassenden Reparaturarbeiten, namentlich an den Segeln benutzt. Der Zimmermann, Segelmacher und auch wohl andere ältere, zum Ausbessern von Segeln geschickte Matrosen werden dann nicht mehr zum Wachegehen verwendet, sondern Tags über ausschließlich mit Reparaturarbeiten betraut. Am unangenehmsten ist die Arbeit der Deckmannschaft auf kleinen Dampfern, die nur eine geringe Deckmannschaft (2—3 Mann pro Wache) führen, so daß alle Matrosen des Nachts entweder am Ruder oder am Ausguck zu tun haben. Ist darunter noch ein Leichtmatrose, der das Ruder nicht handhaben kann, so sind die übrigen unter Umständen stark belastet. Besonders beeinträchtigt kann die Ruhe der Mannschaft werden, wenn das Schiff abends oder in der Nacht einen Hafen anläuft oder verläßt. Da dann alle Mann an Deck sein müssen, fällt die Nachtruhe für sie ganz oder teilweise weg. Bei der Stadt Bremen kommt das deshalb besonders in Betracht, weil die Seewachen der Deckmannschaft erst an der Mündung der Weser beginnen und bis dahin (6—8 Stunden) alles an Deck sein muß. Indessen spielt das Ein- und Auslaufen gegenüber der Zeit, die das Schiff im Hafen oder auf der Reise verbringt, meist keine erhebliche Rolle und die Ruhe kann auf See nachgeholt werden. Nur auf Reisen, wo mehrere einander nahe gelegene Häfen angelaufen werden, wie auf der europäischen Fahrt (Ostsee, Portugal, Mittelländisches Meer), kann dieser Umstand größere Bedeutung gewinnen und es ist mir versichert worden, es komme auf Bremischen Schiffen im Mittelländischen Meer vor, daß

Digitized by

das Schiff abends einen Hafen verlasse und am Morgen einen anderen anlaufe. Die Mannschaft habe also den Tag über Hafenarbeit, dann sei das Deck aufzuräumen, dann komme die Nachtwache und am nächsten Tage wieder Hafenarbeit. Wohlmeinende Kapitäne geben in solchen Fällen, wie mir berichtet wurde, der Mannschaft, die die erste Nachtwache beziehen muß, im Hafen Gelegenheit zur Ruhe. Diese findet sich, da das Stauen und Löschen der Ladung in europäischen Häfen durchweg von Hafenarbeitern besorgt wird. Die Mannschaft hat dann nur mit der Bedienung der Lademaschinen, mit der Aufsicht, mit Reinigungsarbeiten zu tun, so daß wohl einige Mann entbehrt werden können. Wo das nicht möglich ist, wäre es wohl gerechtfertigt, in solchen Fällen die Nachtwachen als Überstundenarbeit zu bezahlen. Am angestrengtesten haben in den Häfen die Steuerleute zu arbeiten, denen die ganze Verantwortlichkeit für die Ladungsarbeiten zufällt. Indessen hat es die vorliegende Arbeit nur mit der eigentlichen Mannschaft zu tun.

Im Hafen wird von der Schiffsmannschaft im allgemeinen 10 Stunden gearbeitet und zwar gegen Fortbezug der Heuer und Kost. Eigene Beköstigung und Entschädigung dafür kommt auch bei in Bremen wohnenden Schiffsleuten wohl kaum vor. Von der beim Norddeutschen Lloyd gelegentlich eintretenden Landgage wurde schon gesprochen. Die Arbeitszeit dauert im allgemeinen von 6—6 Uhr mit halbstündiger Frühstücks- und Abendpause und einstündiger Mittagspause. Für die Tropen sieht die neue Seemannsordnung eine kürzere Arbeitszeit von 8 Stunden vor. Für die Schiffsoffiziere gilt nur die Bestimmung, daß ihnen eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden zu gewähren ist, sie haben also eine längere Arbeitszeit. Die Nachtruhe wird gelegentlich durch besondere Nachtwachen beeinträchtigt. Das Schiff darf in der Nacht nicht ohne Aufsicht bleiben, und es besteht daher auf einigen Schiffen die Einrichtung, daß die Mannschaft in zweistündigem Wechsel Wache gehen muß. Diese Einrichtung gibt zu vielen Unzuträglichkeiten Anlaß. Sie läßt das Schiff während der Zeit, wo die Abwechslung erfolgt (Wecken und Aufstehen des Nachfolgers) oft längere Zeit unbeaufsichtigt und stört die Nachtruhe der übrigen, die nicht an der Reihe sind. Meist ist daher die Nachtwache in der Weise geregelt, daß ein Mann von der Tagesarbeit befreit ist, also ruhen kann und dann die ganze Bewachung in der Nacht übernimmt (Nachtwächter). In Bremen selbst wird meist ein besonderer Mann vom Lande als Nachtwächter angestellt.

Auf einzelnen Dampfern wurde das System des Wache um Wache Gehens durch das sogenannte „Tagelöhnern" gelegentlich unterbrochen.

Digitized by Google

Dieses System besteht darin, daß z. B. bei einer Wache von 4 Mann je 1 Mann zeitweise aus der Wache herausgenommen und vom Nachtdienst befreit wird. Dieser kann dann die ganze Nacht schlafen, muß aber am Tage 10 Stunden arbeiten. Für den Tagelöhner selbst bedeutet das keine Vermehrung der Arbeit, wohl aber für die Wache, die nun mit 3 Mann in der Nacht dasselbe leisten muß, wie vorher mit 4 Mann. Bedenklich ist es, wenn dadurch die Wache auf 2 Mann verkürzt wird, die sich nunmehr ohne sonstige Unterstützung in Ruder und Ausguck teilen müssen. Die neue Seemannsordnung hat das System durch die Bestimmung, daß Wache um Wache gegangen werden muß, abgeschafft.

Ganz anders ist die Arbeitszeit des Bedienungspersonals geregelt. Der Koch auf Segelschiffen und Frachtdampfern muß um 5 Uhr aufstehen, um das Frühstück zu bereiten und hat dann oft bis um 9 Uhr des Abends zu tun. Der Offiziersteward muß während des Tags zur Bedienung bereit sein. Eine besondere Berücksichtigung verdient die Arbeitszeit der Stewards auf Passagierdampfern, über die im Organ des Seemannsverbandes „Der Seemann" zeitweilig viel geklagt wurde. Ich habe mir mit Genehmigung des Norddeutschen Lloyd von einem Obersteward Auskunft erbeten und die Aussage mit der eines zur Organisation gehörenden Stewards verglichen, wobei sich über die entscheidenden Punkte keinerlei Differenzen ergeben haben.

Bei den Stewards der großen Passagierdampfer ist, abgesehen von dem Obersteward, dem 2. und eventuell dem 3. Steward, welche die Oberaufsicht in der I. oder II. Kajüte führen, zu unterscheiden zwischen den nur am Tage beschäftigten besonderen Stewards für Salon, Rauchzimmer und Deck und den übrigen, die wieder in solche zerfallen, denen bestimmte Kabinen und damit bestimmte Reisende zur Bedienung anvertraut sind und solche, bei denen das nicht der Fall ist (wilde Stewards). Bei den die Aufsicht führenden Stewards und den Spezialstewards fällt der Nachtdienst fort und ihre Beschäftigungszeit dürfte wohl im allgemeinen eine kürzere sein als die in großen Hotels und Restaurants, weil das späte Nachtleben an Bord nicht so üblich ist wie an Land. Immerhin haben die Salonstewards eine verhältnismäßig lange Dienstzeit von morgens 6 Uhr bis 2 Uhr nach dem Lunch (mit Pausen zum Anziehen, Frühstücken) und abends von 6—10 Uhr, manchmal auch länger. In der Zeit von 2—6 Uhr können die meisten ausruhen. Der Dienst der übrigen Stewards, welche die große Mehrheit bilden, beginnt um 6 (auch ½ 6) mit Reinmachen bis etwa um 7 Uhr. Von da bis zum

Digitized by

Frühstück um 8 ist Zeit zum Anziehen, von 8—10 Uhr Frühstücksdienst, von da bis ½12 Geschirr- und Zimmerreinigen, dann eine Stunde Ruhe, von ½1—½3 Servieren beim Lunch und Reinemachen, dann wieder 2—3 Stunden Ruhe bis zum Diner, Servieren von ½6—8 (½9) und Aufräumen, wonach die Tagesarbeit beendigt ist. Von 11—2 und 2—5 gehen die beiden Nachtwachen, wofür im allgemeinen 2 Stewards in der I. Kajüte und einer in der II. Kajüte nötig sind. Auf den Schnelldampfern nach New York trifft die Nachtwache den Steward durchschnittlich 1 Mal, ähnlich auf den Postdampfern nach Ostasien.

Bei dieser Zeiteinteilung würde man ohne Berücksichtigung der Zeit von ½3—½6, wo für manche die Ruhe gelegentlich wegfällt und ohne Berücksichtigung der Nachtwachen auf eine etwa 11—12stündige Arbeitszeit kommen. Es ist aber dabei zu bedenken, daß die volle Arbeitsleistung auch nur bei voll besetztem Schiff zu leisten ist. Abgesehen von der Hauptreisezeit im Herbst ist aber das Schiff meist auf der Rückreise viel weniger stark besetzt, während die Zahl der Stewards dieselbe bleibt. In dieser Zeit ist also der Dienst auch weit weniger anstrengend und die Ruhepausen für die einzelnen können weiter ausgedehnt werden, sodaß unter Umständen der einzelne nur 3 Stunden Dienst hat. Es wird hier viel auf den Obersteward ankommen, der die Arbeitszeit zu regeln hat. Ich habe aus den beiderseitigen Darstellungen die Ansicht gewonnen, daß der Dienst der Stewards auf Passagierdampfern im allgemeinen leichter ist als der ihrer Kollegen an Land. In einzelnen Fällen, namentlich wenn hoher Seegang ist, manche unbefahrene Stewards an Seekrankheit leiden und viele Passagiere in den Kabinen zu verpflegen sind, mögen allerdings erhebliche Ansprüche an die Stewards gestellt werden. Das wird sich kaum vermeiden lassen.

Die Zwischendeckswärter haben dieselbe Diensteinteilung wie die Deckmannschaft (Englische Wachen). Auf der Rückreise beteiligen sie sich an den Reinigungsarbeiten der Deckleute und sind dabei den betreffenden Bootsleuten unterstellt. Klage wurde darüber geführt, daß in diesem Fall nicht klar genug bestimmt sei, welchen Vorgesetzten sie zu folgen hätten.

Was die Sonntagsarbeit anlangt, so enthält die neue Seemannsordnung in den §§ 37—40 sehr eingehende Bestimmungen, die an dem bisher an der Weser herrschenden Zustand jedoch wenig ändern dürften. Das Wichtigste dabei ist die Vorschrift, daß jede Sonntagsarbeit in den Häfen als Überstundenarbeit zu bezahlen ist, worauf weiter unten noch einzugehen ist. Auch das war in den Bremischen Schiffahrtsbetrieben

Digitized by Google

schon seit längerer Zeit üblich. Streitigkeiten entstanden wohl gelegentlich über die Frage, was als Festtag anzusehen sei (namentlich beim Karfreitag in Häfen katholischer Länder); hier beseitigt die neue S.O. die Ungewißheit durch die Vorschrift des § 39, wonach die Festtage des Heimatshafens entscheidend sind. Im übrigen wurde auf der Fahrt am Sonntag wohl überall nur das Nötigste besorgt und alle schmutzige Arbeit nach Möglichkeit vermieden. Was notwendig oder nach dem Ausdruck der § 38 der neuen S.O. unbedingt erforderlich ist, kann natürlich nach Zeit und Ort und nach Art des Schiffs sehr verschieden sein. Die Maschinenarbeit und die für die Navigierung des Schiffs, die zur Bedienung und Verpflegung der darauf befindlichen Personen erforderliche Tätigkeit duldet keine Unterbrechung. Der § 38 der S.O. rechnet auch den Bootsdienst und das Segeltrocknen zu den Arbeiten, bei denen das unbedingt Erforderliche zu geschehen hat.

Überstunden. Wir kommen nunmehr auf die Frage der Überstunden zurück. Wie schon mehrfach bemerkt, gibt die neue S.O. den Schiffsleuten in zwei Fällen einen gesetzlichen Anspruch auf Überstundenlohn. Der § 35 bestimmt, daß der Schiffsmann, wenn das Schiff im Hafen oder auf der Reede liegt, nur in dringenden Fällen schuldig ist, mehr als 10 (in den Tropen mehr als 8) Stunden zu arbeiten, und daß die Arbeit über diese Zeit hinaus als Überstundenarbeit zu vergüten ist, soweit sie nicht zur Verpflegung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffs in dringender Gefahr erforderlich ist. Der § 37 verbietet in den Häfen oder auf der Reede alle Sonntagsarbeit, soweit sie nicht unumgänglich, oder unaufschieblich, oder durch den Personenverkehr bedingt ist. Auch hier ist alle Sonn- und Festtagsarbeit unter derselben Einschränkung wie in § 35 als Überstundenarbeit zu vergüten. Beide Bestimmungen handeln nur von der Arbeit auf der Reede oder im Hafen. Für die Arbeit während der Fahrt ist nur bestimmt, daß die Schiffsmannschaft Wache um Wache geht, und daß die abgelöste Wache nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten verwendet werden darf. Dagegen ist nicht ausgesprochen, daß auch Überstunden bezahlt werden müssen, wenn die Arbeit von der abgelösten Wache in nicht dringenden Fällen geleistet wurde. Darüber, was ein „dringender Fall" ist, werden die Ansichten der die Arbeit Leistenden häufig von der Ansicht des Kapitäns abweichen. Bestimmen kann darüber selbstverständlich nur der Letztere. Dem Schiffsmann bleibt, falls er sich durch eine solche Verfügung beschwert glaubt, abgesehen von dem Anspruch auf Überstundenlohn im Falle der §§ 35

Digitized by

und 37, nur die Möglichkeit einer nachträglichen Beschwerde bei der Reederei. Die Leistung zu weigern wäre er nur berechtigt, wenn sie ausdrücklich als nicht dringliche gefordert würde.

Die Bestimmungen der neuen S.O. sanktionieren auch hier nur einen an der Weser schon bestehenden Zustand. Ja, die mehrfach erwähnte Vereinbarung vom 18. Mai 1901 geht noch weiter und beseitigt mehrere Unklarheiten, welche der Wortlaut der neuen S.O. noch offen läßt. So ist insbesondere der Zweifel darüber, ob die nicht dringende Arbeit der abgelösten Wache (Freiwache) auf See als Überstundenarbeit bezahlt werden soll, durch die schon oben angeführte ausdrückliche Bestimmung erledigt.

Eine weitere Bestimmung der Vereinbarung, die sich auf das Schiffsverholen außerhalb der zehnstündigen Arbeitszeit im Hafen bezieht, ist durch die neue S.O. überflüssig geworden, da diese schlechthin die Bezahlung einer solchen Arbeit festsetzt. (Das Verholen des Schiffs, d. h. das Wegbringen von der Stelle im Hafen, wo es sich gerade befindet, an einen andern, muß auf Anordnung der Hafenbehörde oder aus sonstigen Gründen häufig außerhalb der Arbeitszeit erfolgen. Es ist eine schwierige und zeitraubende Arbeit, bei der die ganze Mannschaft mit helfen muß.)

Als Fälle, wo über die Frage, ob Überstunden vorlagen oder nicht, Meinungsverschiedenheiten obwalteten, sind mir noch folgende aufgeführt worden:

1. Arbeiten der Matrosen und Heizer in der Freiwache, wenn das Schiff Kohlen an Deck hatte und diese zu den Bunkern geschafft werden mußten;

2. Kohlentrimmen der Heizer in Folge von Krankheit oder Desertion der Kohlenzieher;

3. Bemalen und Reinigen des Maschinenraums durch Heizer der Freiwache, weil das Schiff möglichst sauber ankommen sollte.

Als wünschenswert wurde es seitens der Schiffsleute bezeichnet, daß jede Arbeit in den Freiwachen, die durch den Wegfall von Arbeitsgenossen nötig geworden sei, als Überstundenarbeit angesehen werde. Es ist hier indes zu bemerken, daß dem Schiffsmann ein Anspruch auf die ersparte Heuer des wegfallenden Arbeitsgenossen zusteht. Manche Differenzen sind nach mir gemachten Angaben dadurch entstanden, daß Schiffsleuten, von denen irgend eine außergewöhnliche Arbeit verlangt wurde, von hierzu nicht berechtigten Vorgesetzten halbe Versprechungen besonderer Vergütung gemacht wurden, die der Kapitän nachträglich nicht anerkannte.

Digitized by Google

Überhaupt wurde mir gesagt, daß die bei der Hafenarbeit hauptsächlich arbeitenden Steuerleute die Überstunden möglichst zu unterdrücken suchten, um vor den Reedereien in vorteilhaftem Lichte zu erscheinen. Durch solche Fälle wird unnötig eine Mißstimmung erzeugt, die im Mißverhältnis zu den meist geringen Geldbeträgen steht, um die es sich in diesen Einzelfällen handelt. Es ist wünschenswert, daß solche Zweifel alsbald beseitigt werden, daß namentlich die endgültige Regelung einer vielleicht in Bombay entstandenen Differenz nicht bis zur Abmusterung verlegt wird, wie das in einzelnen Fällen vorgekommen sein soll. Die neue Seemannsordnung hat in dieser Hinsicht eine zweckmäßige Neuerung eingeführt. Sie bestimmt im § 49, daß die Zahl der Überstunden wöchentlich in dem Abrechnungsbuch zu vermerken und daß dieser Vermerk dem Schiffsmann zur schriftlichen Anerkennung vorzulegen ist. Das englische Gesetz schreibt dem Kapitän vor, dem Schiffsmann spätestens 24 Stunden vor der Abmusterung eine Abrechnung nach einem vom Board of trade festgesetzten Muster vorzulegen und zwar bei Strafe von 5 Schilling. Diese sehr zweckmäßige Bestimmung ist in der neuen Seemannsordnung nicht getroffen worden. Wohl aber kann der Schiffsmann verlangen, daß ihm ein besonderes Heuerbuch übergeben werde, worin alle Zahlungen und alle verdienten Beträge einzutragen sind. Es wird abzuwarten sein, ob von dieser Bestimmung vielfach Gebrauch gemacht wird. Tatsächlich haben viele Kapitäne eine ähnliche Einrichtung schon längst eingeführt.

Zu bemerken ist noch, daß dem Schiffsmann für den Fall, daß die Verpflichtung zur Zahlung der beanspruchten Überstundengelder bestritten wird, nur das Mittel der Klage vor dem Amtsgericht bleibt. Das abmusternde Seemannsamt kann nur den Versuch einer gütlichen Vermittlung machen, eine Entscheidung steht ihm nicht zu. Es liegt auf der Hand, daß der Schiffsmann, der meist eine beträchtliche bare Summe bei der Abmusterung erhält, in den seltensten Fällen geneigt sein wird, wegen des verhältnismäßig geringen Überstundenbetrags den zeitraubenden Weg der Klage zu beschreiten. Abgesehen von der Sorglosigkeit in Geldangelegenheiten, die für den Schiffsmann so bezeichnend ist, verhindert ihn daran auch der Umstand, daß er, um seinem Berufe nachzugehen, möglichst bald wieder fortreisen muß, also seinen Prozeß nicht selbst führen kann. So wird denn viel vermeintliches, teilweise wohl auch wirkliches Unrecht eingesteckt und dadurch zwecklos Unzufriedenheit erzeugt. Es läge im eigensten Interesse der Reedereien, wenn diese Quelle der Mißstimmung, von der sie in den meisten Fällen keine Kenntnis erhalten,

Digitized

durch Einrichtung eines prompten Verfahrens, ähnlich dem vor Gewerbegerichten, verstopft würde.

Die Anheuerung und das Logiswesen.

Heuerbase und Schlafbase. — Das Anheuerungswesen. — Heuerbureau des Reedervereins und des Norddeutschen Lloyd. — Das Vorschußwesen. — Die Desertionen. — Logiswesen in Bremen und Bremerhaven. — Seemannsheime.

Heuerbase und Schlafbase. Die mit der Anheuerung und dem Leben an Lande verbundenen Zustände sind lange Zeit der Krebsschaden des seemännischen Berufs gewesen. Auch jetzt noch sind keineswegs alle Mißstände verschwunden, wenn auch gerade die letzten Jahre, wenigstens in Deutschland, eine sehr fühlbare Besserung gebracht haben. Diese Besserung ist neben den Bemühungen der Reeder und der Behörden vor allem der energischen Agitation der Seeleute selbst zu verdanken, welche bei dem großen Hamburger Streik die allgemeine Aufmerksamkeit auf die gewissenlose Ausbeutung lenkten, der sie in vielen großen Häfen des In- und Auslandes verfallen waren. Die Protokolle der Hamburgischen Senatskommission für die Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hamburger Hafen (1898) haben diese Zustände vor aller Augen bloßgelegt. Um zu verstehen, wie sich ein solches Ausbeutungssystem entwickeln konnte, muß man zwei Tatsachen berücksichtigen. Zunächst die, daß sich bei der Natur des Schiffahrtsbetriebs notwendig eine Vermittlungsstelle zwischen dem Arbeit suchenden Schiffsmann und dem Schiffsführer einschieben mußte, und sodann die weitere Tatsache, daß zu gewissen Jahreszeiten ein Mangel an Beschäftigung vorhanden und eine verhältnismäßig große Zahl von Schiffsleuten zur Arbeitslosigkeit gezwungen ist. Während dieser Zeit steigt natürlich der Wert des Vermittlungsdienstes, den der Heuerbas zu leisten hat, für den Schiffsmann außerordentlich, und demgemäß nimmt die Möglichkeit der Ausbeutung zu. Immerhin hätten die vorhandenen Mißstände nicht den Umfang angenommen, den sie angenommen haben, wenn sich nicht mit dem Heuerwesen infolge einer naturgemäßen Entwicklung das Logis- oder Schlafbaswesen verbunden hätte. Das Anheuerungssystem zwingt den Schiffsmann im allgemeinen, stets in der Hafenstadt anwesend zu sein, sich über die abgehenden Schiffe zu informieren, sich rechtzeitig an den Stellen, wo die Annahme erfolgt, einzufinden. Das ist auch bei den großen Heuerbureaus der Fall, die sich wegen des oft plötzlich eintretenden Bedarfs an Mannschaft nicht, oder nur in geringem Maße auf

Digitized by Google

die Berücksichtigung schriftlich einlaufender Anstellungsgesuche einlassen können. Der Schiffsmann muß also in der Hafenstadt stets bereit sein, er kann seine Arbeitskraft, auch wenn er es wollte, nicht anderweitig verwerten. Nun ist aber der Schiffsmann, worauf wir noch zurückkommen werden, in der weit überwiegenden Zahl der Fälle unverheiratet. Wenn er also keine Verwandte oder Freunde hat, muß er bei einem Gastwirt oder bei einem Vermieter von Schlafstellen, eben beim Schlafbas, wohnen. Fast für jeden Schiffsmann tritt diese Notwendigkeit mehrmals im Jahre für kürzere oder längere Zeit ein. Das Schlafbaswesen ist so ein unzweifelhaftes wirtschaftliches Bedürfnis ebenso wie das Heuerbaswesen, solange keine Heuerbureaus bestehen. Hier liegt aber die Möglichkeit einer Ausbeutung noch näher, als dort. Der Schiffsmann kommt nach einer längeren Reise mit einer verhältnismäßig großen Geldsumme zurück. Er hat nach dem eintönigen Leben an Bord das Bedürfnis, sichs am Lande wohl sein zu lassen, sich mit Freunden und Bekannten auszusprechen und je nach seinen Neigungen auch die fragwürdigen Genüsse des Lebens der Hafenstadt auszukosten. Diesen Neigungen entgegenzukommen, ja sie zu fördern, ist zugleich der Vorteil des Schlafbasen, so daß hier in den Verhältnissen selbst ein verhängnisvoller circulus vitiosus gegeben ist, der vielfach darauf hinausläuft, daß der Schiffsmann seinen sauer verdienten Lohn zum Schaden seiner Gesundheit und häufig genug auch seiner Selbstachtung in Trinkgelagen und unwürdigen Vergnügungen verschwendet. Besonders bedenklich hat überall die Verbindung des Heuer- und Schlafbaswesens gewirkt. Sie erfolgte entweder in der Weise, daß der Heuerbas selbst eine Gastwirtschaft eröffnete, oder in der, daß er mit einem Schlafbas in Verbindung trat. Beide vereint suchten dann den Schiffsmann so lange festzuhalten, als er ihren Interessen entsprach. Insbesondere ließ man den leichtsinnigen und gut zahlenden auf Anstellung warten, bis er seine Ersparnisse durchgebracht hatte. Dann nahm man ihm noch seine Vorschußnote gegen gute Provision ab und lieferte ihn in sicherer Begleitung an Bord, damit er den Vorschuß auch abverdiene. Viele Seeleute sind so aus der Schuldknechtschaft der Schlafbase gar nicht herausgekommen. Auch in der flotten Geschäftszeit, wo sich die Logishäuser leerten, konnte der Schlafbas die Verbindung mit dem Heuerbas zum Nachteil des Schiffsmanns ausnutzen. Außer diesen beiden Basen kommen oft noch als Ausbeuter der Schiffsleute die Lieferanten von Ausrüstungsgegenständen (Kleiderbase), sowie die Handwerker in Betracht, die dem Schiffsmann seine Sachen in Ordnung bringen. Auch sie stecken oft mit den Schlaf-

Digitized by

baſen unter einer Decke. Alle dieſe Perſonen werden von den Seeleuten unter dem äußerſt bezeichnenden Namen der „Landhaie“ zuſammengefaßt. Man kann ſich von den Einflüſſen, die auf den Schiffsmann einwirken, ein deutliches Bild machen, wenn man den Szenen beiwohnt, die ſich beim Einlaufen eines großen Seeſchiffs abſpielen. Sobald das Schiff feſtgemacht hat, eilen Dutzende von zweifelhaften Geſtalten an Bord, um ſich ihre Opfer durch freundſchaftlich biedere Begrüßung und durch reichliche Spenden aus der ſtets offenen Schnapsflaſche zu ſichern. Es wäre eine Wohltat, wenn die Kapitäne dieſen Elementen ein für allemal das Betreten des Schiffs bei der Ankunft unterſagten. Am meiſten tun ſich dabei in vielen großen Hafenſtädten die ſogenannten „Runner“ hervor, die entweder direkt im Dienſte eines Schlaf- oder Heuerbaſen ſtehen oder ſich mit ihnen den Verdienſt in irgend einer Weiſe teilen. Sie ſind die Gelegenheitsmacher für alles, fangen den Schiffsmann für irgend einen Schlafbas ein, bringen ſein Gepäck fort, helfen ihm beim Deſertieren uſw. Vielfach befinden ſich darunter die gefährlichſten Elemente der Hafenbevölkerung. Daß der Seemann für weibliche Reize beſonders empfänglich iſt, braucht nicht erſt hervorgehoben zu werden. Unter ſeinen Ausbeutern ſind daher auch die gefälligen Dirnen der Hafengegend in erſter Linie zu nennen. Auch ſie ſtecken mit manchen Schlafbaſen zuſammen und gehen in ihren Lokalen aus und ein. Es ſind Fälle vorgekommen, in denen leichtſinnige Schiffsleute in ihrer Geſellſchaft in wenigen Tagen 1—2000 M., die Frucht mehrjähriger Reiſen, verjubelt haben.

Man würde jedoch fehlgehen, wenn man die Schuld an dieſen Zuſtänden lediglich den Schlafbaſen und ihrem Anhange zuſchreiben wollte. Wenn zeitweilig die unſoliden und bedenklichen Elemente in dem Berufe eine beſondere Rolle ſpielten, ſo lag das auch daran, daß es viele Schiffsleute gab, denen die verwilderte Umgebung zuſagte. Man kann auch hier, wie ſo oft, ſagen, daß jeder die Umgebung hat, die er verdient. Und wenn heute die gewiſſenloſe Ausbeutung in den Hafenſtädten der Weſer nicht mehr ſo üblich iſt wie in früheren Jahren, ſo iſt das gewiß auch ein erfreuliches Zeichen dafür, daß ſich das ſittliche Niveau der Seeleute weſentlich gehoben hat. Auch darf man nicht alle Heuer- und Schlafbaſe in einen Topf werfen. Selbſtverſtändlich hat es ſtets welche gegeben, die ihr Gewerbe in ſolider und durchaus anſtändiger Weiſe betrieben, und heute bilden gerade dieſe wohl die Mehrzahl. Der größere Schlafbas kann ſeinen Betrieb nur auf einem Stamm ſolider und guter Kunden aufbauen, die er auch entſprechend bedienen muß. Überhaupt hat

Digitized by Google

das Schlafbaswesen auch seine Lichtseiten, die in seiner wirtschaftlichen Notwendigkeit begründet sind. Der unverheiratete Schiffsmann findet beim Schlafbas einen Ersatz für das eigene Heim, und für dieses Gefühl der freundschaftlichen Behaglichkeit ist er gern bereit, einen anständigen Preis zu zahlen. Der Schlafbas hebt ihm seine Sachen und sein Sparkassenbuch auf, vermittelt seinen Verkehr mit Verwandten, nimmt die Vorschußnote in Zahlung, hilft ihm auch wohl gelegentlich über schwere Zeiten hinweg, kurz, er leistet ihm wesentliche und oft unentbehrliche Dienste. Immerhin läßt sich nicht leugnen, daß die Interessen des Schiffsmanns und des Schlafbasen weit auseinandergehen. Der Schiffsmann muß suchen, sobald wie möglich wieder auf einem Schiffe anzukommen, während der Schlafbas ihn so lange wie möglich bei sich behalten will, namentlich wenn die Zeiten günstig sind und er so leicht keinen anderen findet. Vor allem ist das leichtsinnige Geldausgeben der Vorteil des Schlafbasen wie jedes Gastwirts, und zu diesem Geldausgeben neigt eben der Schiffsmann mehr wie jeder andere Arbeiter. Man wird also sagen dürfen, daß der Schiffsmann Recht hat, wenn er die Schlafbase trotz aller Dienste, die er von ihnen empfängt, mit einem Gefühle des Mißtrauens betrachtet, einem Gefühle, dem ich auch bei einzelnen organisierten Schiffsleuten begegnet bin, die bei Verbandsvorständen wohnten. Die Bewegung des Seemannsverbandes fing denn auch, wie man in seinem Organ, „Der Seemann", verfolgen kann, mit den heftigsten Angriffen gegen die „Landhaie" an. In der letzten Zeit ist es aber davon immer stiller geworden, und zwar aus einem sehr einfachen Grunde. Die früher vielgeschmähten Schlafbase sind jetzt die Hauptstützen des Verbands geworden und haben seine Leitung in Bremen und Bremerhaven hauptsächlich in der Hand. Es wird darauf noch zurückzukommen sein. Hier möchte ich nur bemerken, daß ich diese Entwicklung im Interesse der meines Erachtens durchaus notwendigen Organisation der Schiffsleute bedaure, wenn ich auch zugebe, daß sie auch manches Gute gehabt hat. Vor allem sind die an der Spitze stehenden Gastwirte wenigstens in Bremerhaven mit Erfolg bemüht gewesen, von ihren Lokalen alle Exzesse fernzuhalten und auch ihre Berufsgenossen in diesem Sinne zu beeinflussen[1]. In den Bremischen Häfen ist daher das

[1] Namentlich ist mir dies von einem genauen Kenner der Verhältnisse für Bremerhaven mitgeteilt worden. Nicht dasselbe läßt sich durchweg von Bremen sagen. Namentlich sollen dort nach Angaben, die mir von verschiedenen Seeleuten gemacht wurden, die Arbeiterinnen der in der Nähe des Hafens gelegenen Jute-

Digitized

Ausbeutungswesen in der schlimmsten Gestalt, in der es oben geschildert wurde, nicht mehr heimisch, zumal hier die besonders gefährliche Verbindung zwischen Heuer- und Schlafbasen schon seit lange verschwunden ist. Aber man heilt das Übel nicht, wenn man die Symptome beseitigt. Der größte Schaden des seemännischen Lebens ist es eben, daß ein solches wochenlanges Umherliegen in den Hafenstädten überhaupt nötig ist. Man kann von den Schlafbasen nicht verlangen, daß sie zu einer gründlichen Änderung dieser Zustände die Hand bieten, denn sie würden damit den Ast absägen, auf dem sie selbst sitzen. Die zu erhoffende gründliche Reform muß meines Erachtens darin bestehen, daß es versucht wird, die Seeleute wieder dem Familienleben zurückzuerobern, sei es, daß man in den Hafenstädten den Ehefrauen eine Verwertung ihrer im Hause entbehrlichen Arbeitskraft erleichtert, sei es, daß man die Anlehnung an eine landwirtschaftliche Stelle begünstigt, in der die Frau zum Verdienste beitragen kann. Das Ziel dieser Reform müßte die Beseitigung des Logiswesens in den Hafenstädten und damit die der Schlafbase sein. Wichtige Ansätze dazu sind in der Heranziehung von Kolonisten aus den ostfriesischen Moorgebieten, aus den Fischerdörfern der Nord- und Ostsee und vor allem aus den Marschgegenden der Umgegend von Bremerhaven vorhanden. Die letzteren sind die wichtigsten. Hauptsächlich handelt es sich dabei um Heizer und Kohlenzieher, die in dem Marschlande Wursten kleinbäuerliche Stellen begründet haben. Sobald die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd im Anfang des Jahres wieder in Dienst gestellt werden, erscheinen diese Leute zu Hunderten und bilden auf diesen Schiffen den Kern des Maschinenpersonals (die besten Heizer der Welt, wie mir ein Obermaschinist mit Stolz sagte). In der Zeit der Bestellung und Ernte unterbrechen sie ihre Tätigkeit, und die arbeitslose Zeit verleben sie zu Hause. Besonders erfreulich scheint mir an dieser Entwicklung zu sein, daß diese Leute sich in gesunder Tätigkeit und reiner Luft von ihrem gesundheitsschädlichen Berufe erholen können. Sie bevorzugen im allgemeinen die Schnelldampfer, weil diese in kurzen Zwischenräumen zurückkehren und ihnen so die Möglichkeit zu einem Besuch ihrer Familie gewähren, wozu sie vom Norddeutschen Lloyd bereitwillig Urlaub erhalten. Gerade darüber beklagen sich allerdings ihre anderen Kollegen, die nun in der Zwischen-

---

spinnerei bei mehreren Schlafbasen eine sehr zweideutige Rolle spielen. Doch halten auch hier die beiden größten dem Verband angehörigen Schlafbase ein derartiges Treiben von ihren Lokalen fern.

Digitized by Google

zeit die notwendigen Reparaturarbeiten an der Maschine allein besorgen müssen.

Das Anheuerungswesen. Heuerbureau des Reedervereins und des Norddeutschen Lloyd. Es wurde schon bemerkt, daß die Verbindung zwischen Heuer- und Schlafbas, die durch das noch zu besprechende Gesetz über die Stellenvermittlung neuerdings ganz beseitigt ist, in den Weserhäfen schon seit längerer Zeit keine erhebliche Bedeutung mehr gehabt hat. Die großen Aktiengesellschaften, welche hier frühzeitig den Arbeitsmarkt beherrschten, hatten es in der Hand, unzuverlässige und unlautere Elemente unter den Heuerbasen auszuschalten. Als der Norddeutsche Lloyd sein Heuerbureau einrichtete, fiel für die große Masse der Schiffsleute die Möglichkeit der Ausbeutung auf diesem Wege ganz fort. Nur in einigen obskuren Heuerbasen, die namentlich für die Fischdampfer und kleineren Segelschiffe Stellen vermittelten, fand das alte Unwesen Vertreter. Die meisten übrigen Anheuerungen erfolgten jedoch durch einige größere Heuerbasfirmen, die ihr Gewerbe in einwandsfreier Weise betrieben. Der beste Beweis dafür ist wohl, daß diese Heuerbase in den vom Reederverein eingerichteten Heuerbureaus in Bremerhaven und Bremen angestellt wurden, ohne daß sich dagegen irgend ein Widerspruch von seiten der Arbeitnehmer erhob. Zur Zeit sind die Privatheuerbase in den Bremischen Häfen so gut wie ganz verschwunden. In Bremen stellten die Reedereien in dem schon mehrfach erwähnten Übereinkommen vom 18. Mai 1901 die Errichtung eines eigenen Heuerbureaus in Aussicht. Dieses Heuerbureau des Reedervereins des Unterwesergebiets ist denn auch am 1. Oktober 1901 ins Leben getreten. Es vermittelt auch Stellen für ausländische Schiffe. Nur für die kleinen Segelschiffe der dem Reederverein nicht angehörenden Reeder bestand (vor dem 1. April 1903) noch eine unbedeutende private Stellenvermittlung, über deren Geschäftsbetrieb ich Näheres nicht erfahren habe. In Bremerhaven-Geestemünde hat die Seemannsmission im Seemannshause zu Geestemünde ein Heuerbureau eingerichtet. Gerade bei der Anheuerung für Fischdampfer hatten sich dort arge Mißstände herausgebildet, die durch dieses Heuerbureau wirksam bekämpft worden sind. Für die Anheuerung von Schiffsjungen hat der Reederverein des Unterwesergebiets gleichzeitig mit dem Heuerbureau in Bremen eine besondere Vermittlungsstelle im Seemannsheim zu Bremen geschaffen. Durch diese Stelle mustert auch der Norddeutsche Lloyd seine Schiffsjungen an. Seit dem 1. April 1903 ist endlich auch in Bremerhaven vom Reederverein ein Heuerbureau eingerichtet worden,

Digitized by Google

das demjenigen in Bremen nachgebildet ist. So ist das private Vermittlungswesen Schritt für Schritt an Bedeutung zurückgetreten und schließlich fast ganz beseitigt worden.

Bevor auf den Geschäftsbetrieb der Heuerbureaus eingegangen wird, sind noch kurz die gesetzlichen Bestimmungen über das Anheuerungswesen darzustellen. Die Heuerbase unterstanden bisher lediglich den Vorschriften der Gewerbeordnung, die insbesondere im § 34 ihr Gewerbe für konzessionspflichtig erklärt hat. Der § 38 der G.O. erklärte ferner die zentralen Landesbehörden für berechtigt, Vorschriften über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen, sowie über den Geschäftsbetrieb der Stellenvermittler zu erlassen. In Bremen waren die früheren Verordnungen, welche das Heuerbaswesen betrafen, im wesentlichen bestehen geblieben, nur mußte natürlich die frühere obrigkeitliche Anstellung wegfallen. Von der Befugnis, den gleichzeitigen Betrieb der Gastwirtschaft zu untersagen (§ 38 Abs. 3 der G.O.), hat Bremen keinen Gebrauch gemacht. Dagegen wurde das Gebührenwesen geregelt.

Alle diese Bestimmungen sind jetzt durch das Gesetz betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute vom 9. Juni 1902 und durch die Bremische Verordnung wegen Ausführung dieses Gesetzes vom 1. April 1903 hinfällig geworden. Das Gesetz bezieht sich jedoch nur auf die gewerbsmäßige Stellenvermittlung. Als solche gelten nach Auffassung der maßgebenden Behörden nicht: die Vermittlung des Heuerbureaus des Norddeutschen Lloyd, die der Seemannsmission, die der beiden Heuerbureaus des Reedervereins in Bremen und Bremerhaven und die der Schiffsjungenvermittlungsstelle des Bremer Seemannsheims. Die praktische Tragweite des neuen Gesetzes ist also für die Bremischen Häfen außerordentlich gering. Als wichtigste Bestimmungen sind hervorzuheben, daß gewerbsmäßige Vermittler die Vermietung von Wohn- und Schlafstellen, Gastwirtschaft, Kleinhandel mit Spirituosen und mit Ausrüstungsgegenständen weder selbst noch durch andere betreiben dürfen, daß die Gebühren nach Taxen bestimmt werden und vom Reeder und Schiffsmann je zur Hälfte zu tragen sind. Über die Führung der Bücher und die Gebührenfestsetzung enthält die Bremische Ausführungsverordnung genaue Vorschriften.

Das Bremische Heuerbureau und dementsprechend das neuerdings in Bremerhaven errichtete stehen unter alleiniger Leitung des Reedervereins des Unterwesergebiets. Die Beamten haben einen festen Gehalt, der in Bremen 4000 Mk. beträgt und sind in keiner Weise an

Digitized by Google

dem Gange des Vermittlungsgeschäfts interessiert. Die Vermittlung erfolgt gegen eine feste Gebühr, welche beträgt:

bei Steuerleuten und Maschinisten	5 Mk.
bei Maschinistenassistenten, Boots- und Zimmerleuten, Quartiermeistern, Köchen, Oberstewards usw.	4 „
bei Matrosen, Heizern, Trimmern, Stewards, Segelmachern, Donkeymen	3 „
bei Leichtmatrosen und Kochsmaaten	2 „

Wer nach Beendigung der Reise oder des auf Zeit geschlossenen Dienstverhältnisses auf demselben Schiff wieder angeheuert wird, bezahlt keine Gebühren. Die Beiträge der Reeder zur Unterhaltung des Heuerbureaus blieben vor dem 1. April 1903 etwas hinter der von den Mannschaften gezahlten Gebührensumme zurück. Seitdem sind sie auf dieselbe Summe festgesetzt worden. Der Gesamtbetrag ergibt einen nicht unbeträchtlichen Überschuß, der zur Ansammlung eines Fonds benutzt wird, damit die Kosten des Geschäftsbetriebs auch bei ungünstigen Zeiten aus eigenen Mitteln des Bureaus bestritten werden können.

Selbstverständlich ist den Angestellten des Bureaus, die, wie schon erwähnt, zwei frühere Heuerbase sind, die Annahme von besonderen Vergütungen aufs strengste untersagt. Sie würden, wenn solche Fälle bekannt würden, sofort ihre Stellung verlieren und mir sind daher auch keine begründeten Klagen in dieser Hinsicht mitgeteilt worden. Eine Mitwirkung der Arbeitnehmer findet nicht statt, auch eine Beschwerdekommission existiert nicht. Wie mir der die Aufsicht führende Direktor der Dampfschiffahrtgesellschaft Neptun mitteilte, hat er dem Vorsitzenden der hiesigen Ortsgruppe des Seemannsverbandes erklärt, er werde stets bereit sein, Beschwerden entgegenzunehmen. Dieser sei auch im Anfang der Einrichtung zweimal bei ihm gewesen und habe zwei Fälle zur Sprache gebracht. Sie seien untersucht worden, es habe sich aber herausgestellt, daß die Beschwerden nicht begründet waren. Seitdem seien weitere nicht erhoben worden.

Die Vermittlung spielt sich in der Weise ab, daß der Heuer suchende Schiffsmann sein Seefahrtsbuch auf dem Bureau abgibt. Die Kapitäne derjenigen Schiffe, welche Mannschaften anheuern wollen, suchen sich nun unter Mitwirkung des Beamten nach den vorliegenden Seefahrtsbüchern, in denen auch die Zeugnisse liegen, die passende Mannschaft zusammen. Wann ein Schiff abgeht, ist den Schiffsleuten bekannt, sie haben also Gelegenheit, sich rechtzeitig selbst vorzustellen. Die Reihenfolge wird nicht streng eingehalten. Sowohl der Kapitän wie der Schiffsmann sind vollständig frei in ihrer Wahl, der Schiffsmann kann ein Schiff

ohne Nachteil für spätere Fälle ausschlagen und ebenso der Kapitän den Schiffsmann. Eine Reihenfolge einzuhalten ist, wie mir der Beamte des Heuerbureaus mitteilte, nicht möglich. Die Mannschaft, namentlich die Deckmannschaft, müsse möglichst nach der Individualität und den Leistungen des einzelnen zusammengesetzt werden.

Die Schiffsleute beklagten sich mir gegenüber mehrfach über dieses System. Es komme öfter vor, daß von auswärts zugereiste Mannschaften sofort angeheuert würden, während andere noch wochenlang auf Anstellung warteten. Auch wurde die Ansicht ausgesprochen, daß man eher Aussicht habe anzukommen, wenn man bei einem Schlafbas, als wenn man im Seemannsheim wohne. Daß eine Reihenfolge nicht eingehalten werden könne, wurde, wie schon erwähnt, vom Leiter des Heuerbureaus ausdrücklich hervorgehoben. Auch daß unter Umständen frisch zugereiste Leute bevorzugt werden, wurde zugegeben. Namentlich kämen hier die Bewohner einiger an der Ostsee gelegenen Fischerdörfer in Betracht, die im Winter zu Hause lebten und dann bei der Rückkehr gern sogleich wieder angestellt würden. Eine solche Bevorzugung eines seßhaften und soliden Mannschaftsbestandes könne den Kapitänen und Reedern nicht verdacht werden. Auch werde unter Umständen ein frischer und gewandter Mann, der gerade anwesend sei, wenn der Kapitän seine Leute aussuche, eher berücksichtigt. Eine bewußte Bevorzugung der Schlafbase vor dem Seemannsheim kann meines Erachtens nicht in Frage kommen. Vielleicht wissen die Schlafbase in ungünstigen Zeiten, wenn sie an raschem Wechsel Interesse haben, ihre Kunden besonders gut auf jede Gelegenheit aufmerksam zu machen und sind in der Wahl der Mittel, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, unbedenklicher. Überhaupt ist zu bemerken, daß solche Klagen hauptsächlich in der flauen Zeit von November bis Februar auftauchen, wo sich dann einzelne Fälle der Zurücksetzung in den Augen der Betroffenen leicht zu einem förmlichen System verdichten. Das Anheuerungssystem kann man zwar nicht für vollkommen halten, immerhin wird man auch den großen Fortschritt nicht leugnen können, den es gegenüber dem früheren Heuerbassystem bedeutet. Die Klagen wegen Zurücksetzung einzelner werden freilich erst verstummen, wenn klare Grundsätze festgestellt werden, nach denen sich alle, sowohl der Kapitän als die Beamten, zu richten haben. Daß agitatorisch auftretende Elemente besonders schlecht behandelt würden, ist mir von keiner Seite mitgeteilt worden. Schwarze Listen führen die hiesigen Reedereien nach mir gemachten Angaben nicht. Natürlicherweise wird ein Kapitän die Anstellung eines Mannes, der ihm als unbotmäßig bekannt ist, ablehnen

Digitized by Google

und einen anderen vorziehen. Wenn er freilich keinen anderen hat, sieht er über diese und vielleicht noch schlimmere Mängel hinweg.

Das Heuerbureau des Norddeutschen Lloyd untersteht der Leitung der Lloydagentur in Bremerhaven. Der sehr umfangreiche Betrieb ist in der Weise geregelt, daß der arbeitnehmende Schiffsmann sein Seefahrtsbuch abgeben muß und demgemäß in eine Liste eingetragen wird. Die Seefahrtsbücher werden nach Chargen der Reihe nach gelegt. In jedem Buch liegt ein Zettel, auf dem das Datum der Anmeldung vermerkt ist. An einer schwarzen Tafel wird dann regelmäßig bekannt gemacht, welche Anheuerungen (nach Schiff und Charge) zu einer bestimmten Stunde stattfinden werden. Die Schiffsleute haben sich zu dieser Zeit in einem Raume vor dem Dienstzimmer einzufinden. Dort ist der Abteilungschef (Steuermann, Obermaschinist, Oberst eward), der die Leute annimmt, anwesend. Die Bücher werden nun der Reihe nach aufgerufen, und wenn sich der betreffende Schiffsmann zur Stelle meldet, entscheidet sich der annehmende Abteilungschef nach Einsicht in die Zeugnisse, die der Schiffsmann vorzulegen hat, sofort, ob er ihn annehmen will oder nicht. Meldet sich niemand, so bleibt das Buch in der Reihenfolge liegen. Abweichend von dem oben geschilderten System des Bremischen Heuerbureaus ist also beim Norddeutschen Lloyd die Reihenfolge der Anmeldung in erster Linie maßgebend. Um Willkür zu vermeiden, ist es den Abteilungschefs untersagt, Anmeldungen an Bord des Schiffs anzunehmen. Das System wird aber gelegentlich dadurch unterbrochen, daß einzelne Vertrauensleute vorweg berücksichtigt werden. Wie mir von maßgebenden Personen mitgeteilt wurde, ist eine solche, übrigens nur in beschränktem Maße vorkommende Bevorzugung ein Gebot der Notwendigkeit im Interesse der glatten und sicheren Abwicklung des Schiffsdienstes. Insbesondere braucht der Obermaschinist einige Oberheizer und Schmierer, die mit den Eigentümlichkeiten der betreffenden Maschine und der Reise genau vertraut sind; Ähnliches gilt für den Oberst eward. Eine weitere Abweichung von der Reihenfolge findet dann statt, wenn ein Schiff unvermutet außer Dienst gestellt wird. In diesem Falle werden die Mannschaften möglichst rasch wieder auf einem anderen Dampfer angemustert, unter Umständen mit Umgehung anderer.

Die Instruktion für das Heuerbureau stellt als besondere Grundsätze auf, daß die anzunehmenden Mannschaften auf ihre dienstliche Tauglichkeit untersucht, daß nur kräftige und gesunde Leute angestellt, dagegen solche über 50 Jahre neu nicht angestellt werden sollen. Befahrene, mit guten Zeugnissen versehene Leute, vornehmlich solche, die

Digitized by Google

ohne ihre Schuld ihren Dienst verloren haben, sind in erster Linie zu berücksichtigen. „Überarbeiter", d. h. solche, die nur die Reise nach den Vereinigten Staaten machen und dafür arbeiten wollen, dürfen nur mit besonderer Genehmigung der Agentur angenommen werden. Tatsächlich ist an Stelle dieser Normen, wie schon bemerkt, die strenge Beobachtung der Reihenfolge mit den angegebenen Ausnahmen und unter Berücksichtigung der Zeugnisse getreten. Das System gewährt auch die Möglichkeit, diejenigen Schiffsleute, welche ihren Dienst unterbrochen haben und nach Hause gegangen sind, in angemessener Weise zu berücksichtigen. Denn alle diese geben, wenn sie überhaupt wieder eine Heuer nehmen wollen, ihr Buch sofort beim Weggange ab, sind also, wenn sie sich wieder melden, gewöhnlich an der Spitze.

Über jeden Mann werden besondere Personalakten geführt und nach jeder Reise vervollständigt. Die Zeugnisse, die der Mann in die Hand bekommt und die er bei jeder Annahme vorzulegen hat, müssen nach einem bestimmten Schema ausgestellt sein und über Diensttüchtigkeit die Prädikate: Sehr gut, gut, genügend, ungenügend, über Nüchternheit die Prädikate: ohne Tadel, nicht ohne Tadel, über die Ursache der Entlassung die Angaben: Verminderung der Mannschaft, eigener Wunsch, leichtes Dienstvergehen, schweres Dienstvergehen, Krankheit, Auflegen des Schiffs, enthalten. Andere Angaben, also insbesondere solche, die eine politische Charakterisierung enthalten, sind unzulässig und machen das Zeugnis ungültig. Die von mir eingesehenen Zeugnisse entsprachen dem Schema, doch kamen auch in einzelnen Fällen Zusätze vor, die nach der Instruktion unzulässig sind.

Nicht angenommen werden sollen nach der Instruktion solche Personen, die wegen schweren Dienstvergehens von Bord entlassen worden sind, die entehrende Strafen erlitten haben, sich nicht durch glaubwürdige Zeugnisse ausweisen können oder sechsmal wegen leichten Dienstvergehens bestraft sind. Dazu kommen noch solche, die sich nach dem Gutachten der Ärzte für den weiteren Dienst aus gesundheitlichen Gründen nicht eignen. Endlich werden auch solche nicht wieder eingestellt, die nach den Berichten der Vorgesetzten aus dienstlichen Gründen untauglich sind. Die Entscheidung darüber, ob in diesen letzteren Fällen die weitere Einstellung nicht mehr erfolgen soll, hat sich die Generaldirektion vorbehalten. Gewöhnlich läßt man einen solchen Schiffsmann noch auf einem anderen Schiff eine Probe machen. Die Namen aller, die auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd gefahren sind, aber nicht mehr angenommen werden sollen, werden in ein „schwarzes Buch" eingetragen.

Digitized by Google

Dem Betroffenen soll dies nach Anordnung der Direktion durch das Heuerbureau alsbald eröffnet werden. Nach Angabe der Schiffsleute sind jedoch Fälle vorgekommen, wo die Betreffenden darüber längere Zeit im Unklaren blieben.

Von den vernommenen organisierten Schiffsleuten wurde zu diesem System bemerkt, daß die Berücksichtigung außer der Reihe auf Grund vorheriger besonderer Anmeldung bei dem betreffenden Abteilungschef doch häufiger vorkomme, als es bei der Einrichtung anscheinend beabsichtigt worden sei. Von der Leitung des Seemannsverbandes wurde vor allem das Zeugniswesen bekämpft. In der Zeit des flotten Geschäftsbetriebs würde jeder sich Meldende mit offenen Armen aufgenommen und niemand frage nach seinen Zeugnissen. In der flauen Geschäftszeit finde jedoch eine genaue Auswahl statt und Leute, die aus einem oft geringfügigen Grunde eine etwas schlechtere Note erhalten hätten, müßten dafür durch wochenlange Arbeitslosigkeit büßen. Die Geschäftsleitung des Norddeutschen Lloyd erklärte mir, daß das Zeugniswesen gar nicht zu entbehren sei und auch überall sonst in der Welt bestehe. Wenn es möglich sei, müsse man den erprobten und soliden Schiffsmann schon im Interesse der Sicherheit des Betriebes bevorzugen. Das Verfahren bei der Annahme habe sich durchaus bewährt und hauptsächlich zur Heranziehung des vorzüglichen Mannschaftsbestandes beigetragen, dessen sich die Gesellschaft erfreue.

Die zur Deckung der Kosten des Bureaus bestimmten Gebühren sind außerordentlich niedrig, und zwar am niedrigsten, wenn der Mann seinen Dienst ohne Schuld (Verminderung des Personals, Krankheit, Auflegen des Schiffs) verloren hat. In diesem Falle betragen sie für einen Unteroffizier, Oberheizer, Koch, Heizer und Matrosen 1 Mk., für einen Kohlenzieher, Steward, Bäcker usw. 0,75 Mk., für einen Jungen und Aufwäscher 0,50 Mk. Höher ist die Gebühr, wenn die Entlassung auf eigenen Wunsch, am höchsten, wenn sie infolge leichten Dienstvergehens erfolgt, oder wenn der Mann noch nicht auf Lloyddampfern gefahren ist.

Der Norddeutsche Lloyd sowie die größeren Bremischen Reedereien lassen alle anzuheuernden Mannschaften vor der Anheuerung ärztlich untersuchen. Die Untersuchung erstreckt sich namentlich auf Krankheiten der Atmungsorgane und sexuelle Erkrankungen.

Im allgemeinen findet die Anheuerung, wie schon bemerkt, auf sechs Monate statt; bei längeren Reisen kommt auch die Anheuerung für eine Reise vor. Bei Ablauf des Heuervertrags wird oft die gesamte Mannschaft wieder angemustert, namentlich wenn das Schiff alsbald wieder in

Digitized by Google

See geht. In Bremen sind dafür keine Heuergebühren zu bezahlen. Beim Norddeutschen Lloyd ist die Wiederanmusterung die Regel, so daß dort gezwungene Pausen nur eintreten, wenn das Schiff entweder ganz außer Dienst gestellt wird (wie namentlich die Schnelldampfer in einigen Wintermonaten), oder wenn größere, mehrere Wochen in Anspruch nehmende Reparaturen vorzunehmen sind. Bei kürzerer Liegezeit (bis zu etwa zwei Wochen) macht der Lloyd von seinem vertragsmäßigen Recht, die gesamte Mannschaft in einem Weserhafen abzumustern, keinen Gebrauch. Eventuell wird dann der Mannschaft die sogenannte Landgage bezahlt. Die arbeitslose Zeit erstreckt sich daher auf eine verhältnismäßig kleine Zahl von Mannschaften, von denen ein großer Teil in die Heimat geht, so namentlich die meisten Heizer und Kohlenzieher der Schnelldampfer.

Das Vorschußwesen. In enger Verbindung mit der Anheuerung steht das Vorschußwesen. Seine Hauptbedeutung hatte es allerdings in früheren Zeiten, wo der Schiffsmann sich für eine längere Seereise anheuern ließ und nachher meist wieder für einige Zeit nach Hause zurückkehrte. Er kam dann meist ohne Mittel, vielfach mit unvollständiger Ausrüstung an, mußte also noch vor der Reise Anschaffungen machen und seiner Familie einen Notgroschen zusenden. Es hatte sich daher allgemein ein gewohnheitsrechtliches Vorschußgeben ausgebildet. Auf dieses Gewohnheitsrecht nimmt auch die Seemannsordnung im § 47 Bezug. Bis in die siebziger Jahre wurde der Vorschuß an der Weser meist bar gezahlt und betrug bei längeren Reisen zwei Monatsheuern. Mit dem Übergang zur Dampfschiffahrt, der Verkürzung der Reisen, dem Eindringen unzuverlässiger Elemente trat jedoch in diesen Verhältnissen eine Änderung ein. Der Vorschuß entsprach jetzt vielfach nicht mehr einem wirklichen Bedürfnis, sondern wurde von beutelustigen Schlafbasen eingesteckt. Der oft tiefverschuldete Schiffsmann suchte sich seinen Verpflichtungen häufig dadurch zu entziehen, daß er entweder gar nicht an Bord ging oder bei erster Gelegenheit, so namentlich in Antwerpen, auf fremde Schiffe desertierte, ehe er den Vorschuß abverdient hatte. Es gab auch unlautere Elemente, die sich geradezu auf das Erschwindeln von Vorschüssen legten. So drang denn von England her das Vorschußnotenwesen ein, das noch jetzt in Bremen vollständig vorherrscht. Statt baren Geldes erhielt der Schiffsmann eine Note, die erst dann zahlbar ist, wenn er sich an einem bestimmten Termin noch an Bord befindet. Statt zweier Monatsheuern wurden bei längeren Reisen wohl auch zwei Noten gegeben, wovon die eine z. B. zahlbar war, wenn der Schiffsmann beim

Digitized by Google

Verlassen von Antwerpen, die andere, wenn er beim Verlassen von New York noch an Bord war. Eine solche Note hat z. B. folgenden Wortlaut:

„An den Steward N. N. oder den Inhaber dieser Note bezahlen wir 47 Mk., sobald derselbe mit dem Schiff . . . . ., Kapitän A., von England in See gegangen ist und wir Nachricht von Kapitän A. haben, daß N. N. sich an Bord befindet." Unterschrift der Reederei.

Also ein auf Sicht und unter einer gewissen Bedingung zahlbares Inhaberpapier. Der Reeder war durch die Bedingung gesichert, und der Schiffsmann mußte nun sehen, was er mit seiner Note anfangen konnte. Vom Standpunkte des formalen Rechts läßt sich gegen eine solche Note nichts einwenden. Denn nach der Seemannsordnung ist die Heuer erst nach Ablauf des Dienstvertrags fällig, und vorher sind Vorschußzahlungen nach § 47 nur zu leisten, wenn keine Vereinbarung erfolgt ist. Materiell enthält aber das Notensystem nicht selten eine starke Benachteiligung des Schiffsmanns oder derjenigen, die ihm die Note abnehmen. Nicht ganz ohne Grund ist von den Schiffsleuten betont worden, daß die Reeder das Risiko durch die Vorschußnote auf andere abwälzten. Die Frage ist eben nur, ob das Risiko gewissermaßen als eine unausbleibliche Betriebsgefahr anzusehen ist und sich nicht auf andere Weise beseitigen läßt. Nun ist mir von verschiedenen Seiten, auch von Kapitänen, gesagt worden, daß die Vorschußzahlung im Seemannsleben nicht entbehrt werden kann. Auch der solide Seemann kann infolge von Unglücksfällen oder nach langer Arbeitslosigkeit ohne Mittel sein. Er muß sich dann notwendigerweise mit Ausrüstungsgegenständen versorgen, unter Umständen auch Schulden bezahlen. Das erstere ist in solchen Fällen als notwendiges Handwerkszeug zu betrachten, das letztere stellt eine für seinen Geschäftsbetrieb notwendige Aufwendung dar, denn er muß an Ort und Stelle sein, um angemustert zu werden. In solchen Fällen kann man in der Tat von einem in der Natur des Seemannslebens liegenden Risiko sprechen, das billigerweise der Reeder tragen müßte. Allein in der Mehrzahl der Fälle liegt die Sache ganz anders. Hat ein leichtsinniger Seemann ohne zwingenden Grund sein Geld verjubelt, ist er von habsüchtigen Schmarotzern ausgebeutet worden usw., so wäre es umgekehrt unbillig, vom Reeder zu fordern, daß er das Risiko trage. Die Frage ist also in der Tat sehr schwer zu entscheiden, und die neue Seemannsordnung trifft wohl das Richtige, wenn sie hier einen Mittelweg geht. Sie verbietet die Einfügung einer Bedingung, die auf eine andere Tatsache als diejenige abgestellt ist, daß der Seemann beim Abgang des Schiffs an Bord ist. Die Erfüllung dieser Bedingung kann

der Geldgeber für die Note in den meisten Fällen überwachen. In den gerade an der Weser sehr häufigen Fällen, wo das Segelschiff, für welches angemustert wird, in England oder Hamburg liegt, ist allerdings die Möglichkeit einer Überwachung ausgeschlossen. Mit Unrecht nimmt der Kommissionsbericht an, daß diese Fälle selten seien.

Die Versilberung der Note ist ohne Schaden für den Seemann nur schwer möglich. Zwar wird ihm der ehrliche Schlafbas, der ihn als zuverlässig kennt, die Note ohne Schaden einwechseln. Auch das Bremer Seemannsheim nimmt Noten zum vollen Werte an, wenn der Mann bekannt ist. In den meisten Fällen wird sich aber der Geldgeber gegen das unleugbare Risiko durch eine entsprechende Provision sichern, die je nach den Garantien, die der Schiffsmann bietet, steigt. Ein ganz Unbekannter, namentlich ein fremdländischer Schiffsmann, wird die Note unter Umständen gar nicht oder nur zu einem Spottpreise anbringen können. Mir ist glaubhaft versichert worden, daß Schiffsleute für eine halbe Monatsnote einiges minderwertige Unterzeug im Werte von 9 Mk. und 5 Mk. bar erhalten hätten, und Ähnliches.

Die Höhe der Noten ist nach der Länge der Reise verschieden. Üblich ist es in Bremischen Häfen, bei längeren Reisen zwei Monate, bei anderen transatlantischen Reisen einen Monat, bei europäischen Reisen einen halben Monat Vorschuß zu geben.

Der Norddeutsche Lloyd zahlt den angemusterten Leuten einen baren Vorschuß von einer halben Monatsheuer, bei Reisen nach New York von einem Drittel derselben. Unbefahrene Kohlenzieher, die notwendig gutes Unterzeug haben müssen, erhalten es in demselben Werte, jedoch erst an Bord. Ein Abzug von 3 % dient dazu, einen Fonds anzusammeln, woraus die etwaigen Verluste durch Todesfälle oder Desertionen ersetzt werden. Die Verluste sind übrigens beim Norddeutschen Lloyd außerordentlich gering. Nach einer mir gütigst zu Teil gewordenen Auskunft der Heuerbureaus war der Gesamtverlust an Vorschüssen für Leute, die wegen Krankheit oder vorheriger Entlassung oder die infolge von Desertion den Vorschuß nicht abverdient hatten, im Jahre 1902 zusammen 6872,10 Mk., wovon etwa die Hälfte noch nachträglich erfahrungsgemäß abverdient wird —, bei den riesigen Vorschußsummen, die der Lloyd alljährlich zu zahlen hat, ein sehr geringer Verlust. Freilich sind nicht alle Reedereien in der günstigen Lage des Norddeutschen Lloyd, bei dem Desertionen (außer von Leuten, die von vornherein in Amerika desertieren wollen) selten sind. Andere Reedereien mit ihrem stets wechselnden Personal würden sich auf verhältnismäßig größere Verluste gefaßt machen müssen.

Digitized by Google

Wenn der Schiffsmann von seiner Heuer eine Familie oder andere Personen unterhalten muß, so wird auf seinen Wunsch von den meisten Reedereien die Hälfte der verdienten Monatsheuer an die von ihm bezeichneten Angehörigen ausgezahlt (Ziehnotenwesen). Auch hier erfolgt die Auszahlung meist erst, wenn nach einlaufenden Briefen nachgewiesen ist, daß der Schiffsmann zu dem betreffenden Termin noch an Bord war. Der Norddeutsche Lloyd ist hier ebenso liberal wie beim Vorschußzahlen. Er wartet den Nachweis des Anbordseins nicht erst ab, sondern zahlt, sobald bekannt ist, daß das Schiff einen bestimmten Hafen erreicht hat. Die dadurch erwachsenen Verluste waren ganz unbedeutend und betrugen im Jahre 1902 noch nicht ganz 300 Mk. Auf Wunsch wird vom Norddeutschen Lloyd den entfernter wohnenden Angehörigen die halbe Heuer durch die Post übermittelt.

Auch auf der Reise treten Vorschußzahlungen ein. Nach der Seemannsordnung kann der Schiffsmann nach drei Monaten unter den Bedingungen des § 45 die halbe verdiente Heuer fordern. Meist wünscht er aber, namentlich in fremden Häfen, nur eine kleine Summe, die ihm gestattet, am Lande einige fröhliche Stunden zu verleben. Es ist allgemein üblich, daß der Kapitän ihm einen Betrag gibt, der dafür genügt. Meist ist die Höhe dieses Vorschusses, der selbstverständlich in dem Gelde des betreffenden Hafens gegeben wird, gewohnheitsmäßig festgestellt. Eine andere gelegentlich vorkommende Form des Vorschusses ist die, daß der Kapitän eine Kiste mit Ausrüstungsgegenständen führt, aus der er bei Bedarf den Schiffsleuten etwas vorschußweise abläßt. Dies ist nicht unbedenklich, da es zu einer Übervorteilung der Mannschaft führen kann. Namentlich soll das auf englischen Schiffen der Fall sein. Eine Wohltat für die Mannschaft ist es dagegen, wenn der Kapitän für sie Ankäufe von zollfreiem Tabak macht und ihnen davon, je nach Bedarf, zum Selbstkostenpreise abläßt, wie es namentlich auf Segelschiffen üblich ist. Ein besonderes Ausbeutungssystem herrscht stellenweise auf englischen Schiffen auch in Bremischen Häfen vor. Es besteht darin, daß der Kapitän den Schiffsleuten in fremden Häfen keinen Barvorschuß gibt, sondern Kredit bei einem Händler oder Handwerker eröffnet. Dieser kommt an Bord und liefert dem Schiffsmann für horrende Preise Waren aller Art, die dieser dann unter Umständen im nächsten Schnapsladen für einige Mark losschlägt, um etwas bares Geld zu erlangen. In einzelnen Fällen sollen den Schiffsleuten auf diese Weise über 100 Mk. in Form einer Note abgenommen worden sein. Selbstverständlich läßt sich der Kapitän für seine Bemühungen vom Händler eine Provision

zahlen, die in einzelnen Fällen 25 % betragen haben soll. Fälle, in denen dieses sinnreiche System auch auf deutschen Schiffen zur Anwendung gekommen wäre, sind mir nicht zu Ohren gekommen.

Die Desertionen. Die Desertionen haben in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen und es läßt sich nicht leugnen, daß die große Masse der Schiffsleute diesen widerrechtlichen Bruch des Vertragsverhältnisses sehr leicht nimmt. Die Reeder werden dadurch, namentlich wenn es sich um die in fremden Häfen schwer ersetzbare Segelschiffsmannschaft handelt, oft schwer geschädigt, da sie den auswärtigen Heuerbasen hohe Preise bezahlen müssen. Die Seemannsordnung unterscheidet zwischen der Desertion vor Antritt des Dienstes, die mit einer Geldstrafe bis zu 60 Mk. bedroht ist und der Desertion nach Antritt desselben, bei der zu einer Geldstrafe in einer Maximalhöhe von 300 Mk. wahlweise Gefängnisstrafe bis zu 3 Monaten tritt. Hat der Schiffsmann Vorschuß oder Heuer erhalten, so tritt Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre ein, bei mildernden Umständen kann auf Geldstrafe bis zu 300 Mk. erkannt werden (Entlaufen mit der Heuer). In allen Fällen von Desertion kann eine zwangsweise Zurückführung durch die Polizeibehörde erfolgen. Die Strafe tritt nur auf Antrag ein und der Antrag kann zurückgenommen werden. Der Strafantrag wird in den meisten Fällen gestellt. Die Gerichte erkennen beim Entlaufen mit der Heuer meist auf eine Strafe von 40 Mk. Eine zu hohe Strafe würde den Entwichenen dauernd im Auslande zurückhalten.

Grund der mildesten Form der Desertion, des Wegbleibens nach der Anheuerung, ist in den meisten Fällen Leichtsinn. Der Schiffsmann will noch einmal die Freuden des Hafenlebens auskosten, gerät in liederliche Gesellschaft und wird bis nach Abreise des Schiffs aufgehalten. Solche Fälle kommen fast bei jeder Abfahrt vor. Der Schiffsmann sucht dann, wenn es möglich ist, das Schiff noch in Bremerhaven, Antwerpen oder in einem anderen nahen Hafen zu erreichen. Ein anderer häufiger Fall ist das Entlaufen in den Auswanderungshäfen, namentlich in New York, wobei der Schiffsmann von vornherein die Absicht hatte, nur die Überfahrtkosten zu sparen. Der Zahl der Fälle nach steht New York stets an der Spitze. Meist handelt es sich dabei um unbefahrene Leute, vor allem Kohlenzieher, aber auch um andere, gelernte Landarbeiter, die in den Vereinigten Staaten am Lande eine Stellung suchen. Als Ersatz für diese findet man in New York meist genug Leute, die sich nur als „Überarbeiter" nach Europa anmustern lassen. Die für die Reeder unangenehmsten Desertionen sind die übrigen, bei denen es sich um eigent-

Digitized by Google

liche Schiffsleute handelt, für die Ersatz geschafft werden muß. Gestatten dies die Umstände nicht, so muß (nach der neuen Seemannsordnung) die ersparte Heuer unter die übrigen Schiffsleute desselben Dienstzweigs verteilt werden. Die Gründe dieser Desertionen sind sehr mannigfach. Hauptsächlich werden angegeben: Starke Verschuldung im Heimathafen, die dem Schiffsmann den Gedanken nahe legt, sich einen anderen Heimathafen auszuwählen und dabei zugleich die Gläubiger um den Vorschuß zu bringen, ferner Unzufriedenheit mit der Kost, mit den Vorgesetzten usw. Meist sind bei den Desertionen die Heuerbase fremder Häfen als Anstifter wesentlich beteiligt. Der Schiffsmann wird von ihnen in Wirtschaften gelockt und mit allen Mitteln der Überredung, bei denen geistige Getränke und sexuelle Verlockungen die größte Rolle spielen, bearbeitet. Auch vor offener Gewalttat schrecken diese Elemente nicht zurück. Am schlimmsten sind die Zustände in einigen Häfen der pacifischen Küste Nordamerikas (namentlich Portland-Oregon), wo die Heuerbase eine förmliche Diktatur aufgerichtet hatten, welche auf die Brandschatzung der Schiffer hinauslief. Für den Schiffsmann mußten bis zu 90 Dollar bezahlt werden, die dieser angeblich schuldig geworden war. Dabei gestattet es das amerikanische Gesetz[1] nicht, dem Schiffsmann den an die Base gezahlten Vorschuß an seiner Heuer abzuziehen. In einem vor einiger Zeit verhandelten Rechtsfalle gegen einen amerikanischen Matrosen (Yerley Ledoux) verurteilte das Bremer Gericht die Reederei zur Zurückzahlung des gekürzten Vorschusses. Auch das Hilfsmittel, den Schiffsmann für einige Monate zu einer nur nominalen Heuer anzunehmen (1 Dollar), hilft gegen die Bestimmungen des amerikanischen Rechts nicht. Meist muß der Kapitän den geforderten Preis bezahlen, wenn er nicht zur Selbsthilfe greift. Ein Kapitän erzählte mir: Als ihm infolge des Klondykefiebers in Portland ein großer Teil der Mannschaft entlaufen sei, habe er sich nur dadurch zu helfen gewußt, daß er sich, mit einigen Branntweinflaschen bewaffnet, zu den dort liegenden chilenischen Schiffen begeben und sich dort die nötige Mannschaft verschafft habe. Vorteil hat der Schiffsmann von seiner Desertion meist gar nicht, man müßte denn einige im Rausche verlebte Tage als solchen rechnen. Er hilft nur dem Heuerbasen verdienen und muß einen Teil seiner Sachen an Bord zurücklassen. Die zurückbleibenden Kameraden machen sich meist gar keine Skrupel daraus, ihm beim Wegbringen der transportablen Sachen behilflich zu sein, nicht selten hilft auch der Runner des Schlaf-

[1] Vom 21. Dez. 1898. Siehe neuerdings Urteil des Supreme Court in Sachen B. M. Patterson etc. vs. the Bark „Endora".

baſes beim nächtlichen Abholen der Effekten, wobei unter Umſtänden Gewalt angewandt wird. Iſt das Schiff abgefahren, ſo teilen ſich oft die Kollegen in das, was zurückgeblieben iſt. Um wenigſtens das Wegbringen der Sachen zu verhindern, das ohne Mitwiſſen der in demſelben Logis ſchlafenden Kollegen nicht erfolgen kann, beſtimmt die neue S.O. in § 50, daß die erſparte Heuer dann nicht verteilt werden ſoll, wenn die Sachen des Entwichenen nicht an Bord zurückgeblieben ſind. Eine meines Erachtens ſehr zweckmäßige Beſtimmung, die vielleicht dem Unfug etwas ſteuern wird. Die Ausſicht, ſeine Sachen zu verlieren, wird vielleicht manchen Schiffsmann von der Deſertion zurückhalten. Übrigens kann auch der Kapitän, wenn nach den Umſtänden eine Entweichung zu befürchten iſt, die Sachen des Schiffsmanns bis zum Verlaſſen des Hafens in Verwahrung nehmen (§ 90 S.O.).

Die Zahl der Deſertionen, die den Bremiſchen Seemannsämtern angezeigt worden ſind, war folgende:

Tabelle 20.

im Jahre	Deſertionen	davon Strafantrag geſtellt	beſtraft	im Jahre	Deſertionen	davon Strafantrag geſtellt	beſtraft
1875	347	176	27	1889	1505	1099	281
1876	437	192	20	1890	1342	1202	369
1877	330	103	34	1891	1952	1707	487
1878	371	146	21	1892	1199	953	414
1879	355	169	22	1893	845	626	254
1880	973	297	33	1894	549	315	130
1881	1152	329	61	1895	693	539	121
1882	1084	490	76	1896	549	402	124
1883	1127	506	92	1897	840	443	168
1884	1330	558	141	1898	965	667	170
1885	718	343	136	1899	1040	766	252
1886	920	447	106	1900	1413	1137	336
1887	1408	596	142	1901	1380	1038	415
1888	1481	1019	249	1902	1368	1037	313

Das eigentliche Deſertionsfieber begann alſo im Jahre 1880 und erreichte den Höhepunkt im Jahre 1891. Von da an ſank es raſch, vielleicht deshalb, weil mehr Strafanträge geſtellt und weil die Zeiten ſchlechter wurden. Jetzt iſt die Zahl der Deſertionen bei weit ſtärkerer Bemannung verhältnismäßig nicht viel höher als vor den ſprunghaften Steigerungen der Jahre nach 1880.

Von den 1368 Deſerteuren des Jahres 1902 waren 595 Kohlenzieher, 125 Heizer und 242 Aufwärter, die vermutlich größtenteils in New York deſertierten. Von den Vollmatroſen deſertierten 158, von den Leichtmatroſen 96 und von den Schiffsjungen 93. Die wichtigſten Häfen des Auslands waren folgende:

Digitized by Google

Es desertierten von der Bremischen Flotte im Jahre 1902:

in New York	719	in Antwerpen	39
in Baltimore	151	in Genua	13
in San Franzisko	39	in Buenos Ayres	20
in Portland	31	in Santos	12
in Galveston	26	in Fremantle	8
in Philadelphia	13	in Sidney	39
in New Orleans	5	in Honolulu	11

In Bremen selbst wurden 10, in Bremerhaven 140 Fälle registriert. Wahrscheinlich sind viele leichtere Fälle gar nicht zur Anzeige beim Wasserschout gelangt.

Logiswesen in Bremen und Bremerhaven. Wie bereits oben erwähnt wurde, waren am 1. Dezember 1900 837 Personen der Schiffsbesatzung im Bremischen Staate an Land anwesend. Von diesen wohnten 133 im eigenen Haushalt, 98 bei Eltern und Verwandten, 214 als Zimmermieter und Schlafgänger in fremden Haushaltungen, 55 in Seemannsheimen und Hotels; 77 waren im Krankenhaus. Der 1. Dezember ist, wie wir gesehen haben, eine verhältnismäßig ungünstige Zeit, wenn auch das Maximum der Arbeitslosigkeit erst im Laufe des Dezembers und Januars eintritt. Die Haushaltungslisten der Volkszählung gestatten ein etwas näheres Eingehen auf die Verhältnisse in den Seemannslogis. Abgesehen vom Seemannshaus waren bei der Volkszählung in Bremerhaven 170 Schiffsleute als Zimmermieter oder Schlafgänger bei Schlafbasen einquartiert, in Bremen 44.

Die Zahl der Schlafbasen in Bremerhaven nach ihrem Beruf und nach der Zahl der Seeleute, die bei ihnen im Quartier lagen, geht aus folgender Aufstellung hervor:

Tabelle 21.

Beruf der Schlafstellenvermieter	Zahl der Seeleute, die bei ihnen wohnten						
	Im einzelnen Logis wohnten Seeleute						Gesamtzahl der Seeleute
	1	2	3	4	5	6	
1. Gast- und Schankwirtschaft	32	7	5	4	2	2	99
davon mit weiblichen Dienstboten und zwar:							
mit 1 weibl. Dienstboten	11	—	3	1	1	—	29
„ 2 „ „	1	1	1	—	—	1	12
„ 3 „ „	—	—	—	1	—	—	4
2. Gewerbsmäßige Vermietung ohne Wirtschaft	4	1	1	1	—	—	13
3. Handwerker und Kleinhändler	16	5	—	—	—	—	26
4. Seeleute	7	1	—	—	—	—	9
5. Arbeiter	19	2	—	—	—	—	23
Gesamtzahl der Vermieter	78	16	6	5	2	2	170

Digitized by Google

Es waren also 109 Vermieter und 170 am Land einquartierte Seeleute vorhanden. Von den Vermietern betrieben 52 die Gast- und Schankwirtschaft, bei 7 anderen bildete das Vermieten von Schlafstellen den Haupterwerb, die übrigen hatten eine andere Berufstätigkeit und vermieteten nebenbei Schlafstellen. Sehr viele, und unter den Schlafstellenvermietern wohl die meisten, vermieten nicht ausschließlich an Seeleute, sondern nehmen auch andere Arbeiter auf. Dies geht aus den folgenden Zahlen hervor:

Tabelle 22.

Jeweilige Zahl der Einlogierer:	Zahl der Vermieter:	davon hatten nur Seeleute im Logis:
1	35	35
2	31	10
3	17	2
4	9	2
5	5	—
6	6	2
7	2	—
8	2	—
9	2	—

Gerade bei den größeren Vermietern bildeten die Seeleute meist nicht einmal die Mehrzahl der Einlogierer. Die Zahl der weiblichen Dienstboten ist in den Gast- und Schankwirtschaften nicht auffallend groß[1].

Der Preis der Logis ist fast durchweg für volle Beköstigung 2 Mk. täglich und für die ganze Woche 12, in Bremerhaven meist 14 Mk. Selbstverständlich sind darin die geistigen Getränke nicht einbegriffen. Bei der gezwungenen Müßigkeit, der sich der Seemann in diesen Lokalen hingeben muß, liegt natürlich die Verlockung zum Genuß geistiger Getränke sehr nahe. Nach mir gemachten Angaben wird man annehmen müssen, daß auch ein leidlich solider Seemann am Tage außer dem Logisgeld noch etwa 1 Mk. ausgibt, so daß die Woche Aufenthalts in der Hafenstadt ihm etwa 20 Mk. kostet. Meist wird es mit den sonstigen Vergnügungen noch mehr. Wie bereits gesagt, ist der Aufenthalt manchmal auch freiwillig. Einem Matrosen, der Jahre lang die zwar reichliche, aber nicht immer schmackhafte Segelschiffskost genossen hat,

[1] Vor wenigen Jahren soll es in Bremerhaven noch vorgekommen sein, daß in Gastwirtschaften für Seeleute 8 weibliche Dienstboten vorhanden waren. Solche Wirtschaften sind natürlich nur verkappte Bordelle und wirken noch schlimmer, weil der Schiffsmann tagelang dort wohnt.

Digitized by Google

wird man es nicht verdenken können, wenn er sich auch einmal eine Zeit lang etwas Besseres zukommen lassen will. Die Kost in den Logis wurde mir meist sehr gerühmt, jedenfalls wird sie als angenehme Abwechslung gegenüber der Schiffskost empfunden. Vielfach scheint sie an Wert den gezahlten Kostpreis zu übersteigen, so daß der Wirt gezwungen ist, sich an den Getränken schadlos zu halten.

Seemannsheime. Eine wichtige Stelle unter den Logishäusern nehmen die Seemannsheime ein. Abgesehen von dem Seemannsheim in Geestemünde bestehen zwei Seemannsheime, das eine in Bremen, das andere in Bremerhaven. Beide haben wie die englischen Seemannsheime nur Wohlfahrtszwecke im Auge und arbeiten daher auch, vom kaufmännischen Gesichtspunkte aus betrachtet, mit Verlust. Sie müssen den Seeleuten in Kost und Logis dasselbe, wenn nicht etwas Besseres, bieten als die übrigen Schlafbasen und dürfen dabei auch nur dasselbe fordern. Der Wohlfahrtszweck schließt es aber gerade aus, eine der wichtigsten Einnahmequellen, die Neigung des Seemanns zu geistigen Getränken und sonstigen leichtsinnigen Ausgaben zu benutzen und ihr Bleiben in Zeiten flotten Schiffsverkehrs, wo sich die Logishäuser leeren, zu fördern. Auch haben die Heime große Kosten für die Verwaltung und größere Anlagekosten für das Grundstück. Es ist also erklärlich, daß sie der Zuschüsse bedürfen.

Das Bremer Seemannsheim steht unter der Leitung des Bremer Vereins für Seemannsheime und wird von ihm unterhalten. Einen Teil des erforderlichen Zuschusses zu den Verwaltungskosten liefert die Schiffsjungenvermittlungsstelle, die bei den dem Verein angehörenden Reedern Schiffsjungenstellen, vornehmlich auf Segelschiffen, gegen eine Gebühr von 10 Mk. nachweist. Auch besorgt der Verwalter Ausrüstungsgegenstände, die für neu anzuwerbende Schiffsjungen nötig sind und ohne die sie nicht mitgenommen werden. Dafür existiert eine gedruckte Liste, in der die Preise für die einzelnen Gegenstände vermerkt sind. Diese Liste ist von dem Vorstande des Reedervereins geprüft und genehmigt worden. Es ist mir völlig unverständlich geblieben, weshalb im „Seemann" gegen diese Heuerstelle der Vorwurf der Ausbeutung erhoben worden ist. Der Verwalter, z. Z. Kapitän a. D. Wolters, bezieht außer freier Station nur ein festes Gehalt und ist in keiner Weise an den Einnahmen, weder an den von Getränken noch an sonstigen, interessiert. Ein Trinkzwang existiert nicht. Das Haus bietet Raum für 36 Seeleute, es sind freundliche Restaurationsräume vorhanden, hinter dem Hause ist ein Garten. Alles machte einen behaglichen und sehr ordent-

lichen Eindruck. Das Seemannsheim wird überwiegend von Matrosen, nur wenig von Heizern aufgesucht. Es erklärt sich dies daraus, daß viele Heizer dem Seemannsverbande angehören, dem das Heim als eine angeblich nur dem Interesse der Reeder dienende Einrichtung ein Dorn im Auge ist. Die von mir vernommenen, nicht dem Seemannsverbande angehörigen Matrosen erklärten es für das beste Logis in Bremen. Irgend welche Beeinflussung findet in dem Heime nicht statt. Allerdings würde der Verwalter ein agitatorisches Eintreten für den Seemannsverband vermutlich nicht dulden. Ob der Seemann dem Verbande angehört oder nicht, macht aber nach den mir gewordenen Mitteilungen für die Aufnahme nicht den geringsten Unterschied. Die Seemannsmission hat mit der Verwaltung des Heims nichts zu tun.

Das Bremerhavener Seemannshaus ist dagegen eine alleinige Schöpfung der Seemannsmission und unter ihrer Verwaltung. Die Wirtschaft führt ein Hausmeister, der auf festes Gehalt angestellt und an den Einnahmen wie der des Bremischen Seemannsheims nicht beteiligt ist. Ein Trinkzwang existiert natürlich auch hier nicht, im Gegenteil wird die Enthaltsamkeit befördert. Im Seemannshaus befinden sich zugleich die Diensträume der Seemannsmission, die Amtswohnung des Seemannspastors und ein Betsaal. Das Haus ist mit einem gewissen Luxus eigens zu den Zwecken der Seemannsmission gebaut. Die Reedereien haben gar keinen Einfluß auf die Verwaltung, auch stammen die Gelder, mit denen der Bau bestritten wurde, zum größten Teil aus dem Inlande, wo die Hauptförderer der Seemannsmission ansässig sind. Die hiesigen Reeder haben allerdings den Bau durch einmalige Spenden unterstützt und zahlen seit dem 1. Januar 1903 einen Beitrag von etwa 600 Mk., wovon auf den Norddeutschen Lloyd 300 Mk. entfallen. Die Beträge sind namentlich zur Verzinsung der Anleihen bestimmt. Die laufenden Verwaltungskosten werden aus den Einnahmen des Betriebs gedeckt. Es wurde mir von den leitenden Persönlichkeiten versichert, daß man auch ohne die Beiträge der Reeder existieren könne. Das Seemannshaus nimmt also sowohl den Reedern wie den Schiffsleuten gegenüber eine freie Stellung ein. Im Falle eines Streiks oder einer Aussperrung würde es nicht gezwungen sein, Partei zu ergreifen, und genau in derselben Weise weiter geleitet werden. Der Verband nimmt daher dem Bremerhavener Seemannshaus gegenüber keine feindselige Stellung ein. Seine Angriffe gelten mehr der Seemannsmission selber, worauf wir noch zurückkommen werden. Unter den Gästen des Seemannshauses sind auch organisierte Schiffsleute nicht selten.

Digitized by Google

Ich habe von beiden Seemannsheimen den Eindruck gewonnen, daß sie vorzüglich eingerichtet sind und außerordentlich segensreich wirken, schon dadurch, daß sie die übrigen Unterkunftstellen zur Nacheiferung zwingen. Bei gleichen Kosten und Bequemlichkeiten wird jeder tüchtige Seemann dasjenige Logis vorziehen, wo es am ordentlichsten zugeht und wo er nicht ausgebeutet wird. Das Bremerhavener Seemannshaus hat im allgemeinen den Grundsatz, daß das Kostgeld bar im voraus bezahlt werden muß, nur bei Schiffsleuten, die ihm bekannt sind, wird wohl eine Ausnahme gemacht. In Bremen ist man in dieser Hinsicht, namentlich in Bezug auf das Annehmen von Noten, weitherziger. Vom Seemannsverbande wird dem Seemannshause vorgeworfen, es habe nur den soliden Gastwirtschaften, die ähnliche Prinzipien in Bezug auf Ordnung und Sauberkeit befolgten, die Kunden weggenommen, während für die Masse der Seeleute alles beim alten geblieben sei, denn diese könnten den Kredit ihrer Gastfreunde nicht ganz entbehren.

Mit großem Erfolge bemühen sich beide Heime, die Schiffsleute zur Sparsamkeit und zum Zurücklegen ihrer Heuerbeträge zu veranlassen. Es geschieht dies, indem man entweder die Sparkassenbücher in Verwahrung nimmt oder die Übersendung an Verwandte vermittelt. Das Porto trägt in Bremerhaven die Seemannsmission. Dort sucht der Diakon auch nicht im Seemannshause wohnende Schiffsleute bei den Schiffen oder bei der Abmusterung auf und nimmt ihre Gelder zur Übersendung in Empfang. In Bremen hat der jetzige Verwalter des Seemannsheims in einem Jahre rund 53000 Mk. auf der Sparkasse belegt oder an Angehörige versendet. Er bewahrt über 150 Sparkassenbücher auf, darunter solche mit mehr als 2000 Mk. In Bremerhaven übergaben dem Seemannsheimverwalter im Jahre 1902 225 Auftraggeber rund 43000 Mk. und er bewahrt 80 Sparkassenbücher auf, darunter eins über annähernd 10000 Mk., die ein 34jähriger Seemann sich zusammengespart haben will. Auch die Leiter des Seemannsverbandes in Bremerhaven bemühen sich nach mir gemachten Angaben mit Erfolg, die Sparsamkeit der Schiffsleute zu befördern. Der frühere Vorsitzende des Ortsverbands Bremerhavens, Herr Schmalfeldt, sendet nach seiner Angabe jährlich 10—12000 Mk. fort und bewahrt 21 Sparkassenbücher mit zusammen etwa 5000 Mk. Einlagen auf, der jetzige Vorsitzende hat Sparkassenbücher mit etwa 7000 Mk. Einlagen in Verwahrung. Ebenso wurden mir andere Schlafbase und Händler mit Ausrüstungsgegenständen als Verwahrer von Dutzenden von Sparkassenbüchern genannt. Auch die Seemannsämter und vor allem die Reedereien selbst vermitteln die

Digitized by Google

Sendungen an Angehörige, so sandte z. B. der Lloyd im Jahre 1902 im ganzen über 28000 Mk. an Angehörige seiner Seeleute. Wenn man bedenkt, daß die Gesamtsumme der Heuern (abgesehen von den Gagen der Offiziere) im Jahre 1902 mehr als 7 Mill. Mk. betrug, so kann man sich der Überzeugung nicht verschließen, daß auf diesem Gebiete immer noch mehr geschehen könnte.

Da die Sparkassenbücher eine so wichtige Rolle bei der Anlegung der ersparten Gelder spielen, so mag darauf hingewiesen werden, daß die Bremer Sparkasse Kontrollmarken eingeführt hat, eine gerade für Schiffsleute außerordentlich praktische Maßregel. Die Beträge werden nur demjenigen ausbezahlt, der Sparkassenbuch und Kontrollmarke zugleich vorlegt. Die Bücher werden besonders kenntlich gemacht. Der Schiffsmann kann also die Kontrollmarke in seinem Brustbeutel mit auf Reise nehmen und dadurch jedes widerrechtliche Abholen des Betrags in seiner Abwesenheit, das übrigens auch ohne Kontrollmarke kaum jemals vorkommt, verhindern.

Zum Schluß mögen hier noch einige Ziffern über die Frequenz des Bremischen Seemannsheims wiedergegeben werden, die zugleich eine Illustration zu den früheren Ausführungen über die Unregelmäßigkeit der Beschäftigung liefern.

Die Zahlen geben die Anzahl der Gäste der einzelnen Monate nach der Dauer ihres Aufenthalts wieder. Erstreckte sich der Aufenthalt über mehrere Monate, so ist der Gast in demjenigen Monat angeführt, in den der Hauptteil seines Aufenthalts fiel.

(Siehe die nebenstehende Tabelle 23.)

Im Januar und Februar waren also stets nur sehr wenige da, die mit einem Aufenthalt von weniger als 5 Tagen davon kamen, in den Sommermonaten überstieg deren Zahl meist 20 Personen.

Die Schiffskost.

Der Fortschritt, den die moderne Wissenschaft in der Konservierung von Nahrungsmitteln gemacht hat, ist wohl für keinen Teil der Bevölkerung segensreicher gewesen als für die Seeleute. Auch die Verkürzung der Reisen durch die Dampfschiffahrt hat zu einer Verbesserung der Kost für die große Masse der Seeleute beigetragen. Schwere Erkrankungen, wie Skorbut, Beri-Beri und ähnliche, auf schlechte Beschaffenheit der Kost und des Wassers, zu reichlichen Genuß von Salzfleisch ꝛc.

Digitized by Google

Tabelle 23.

Es wohnten im Bremischen Seemannsheim Personen:

		1—5 Tage (ohne Durchreisende)	5—10 Tage	10—20 Tage	über 20 Tage	abgereist und durchgereist
1901	August	7	9	6	3	5
	September	17	12	12	1	10
	Oktober	16	11	5	2	9
	November	18	15	6	1	8
	Dezember	6	2	2	2	4
1902	Januar	7	8	4	3	5
	Februar	—	3	6	8	3
	März	25	7	6	11	4
	April	28	10	13	3	44
	Mai	25	12	8	3	7
	Juni	15	14	4	7	12
	Juli	25	7	8	3	11
	August	18	12	10	5	11
	September	23	13	11	2	11
	Oktober	25	18	5	6	6
	November	19	14	11	7	4
	Dezember	9	13	7	8	6
1903	Januar	4	5	7	10	8
	Februar	1	10	17	10	6
	März	24	17	7	2	13

zurückzuführende Krankheiten gehören daher zu den äußersten Seltenheiten. Auch die Erweiterung der medizinischen Kenntnisse hat günstig gewirkt. Man kennt die Ursachen der Krankheiten, wie z. B. des Skorbuts (der früher oft eine so verhängnisvolle Rolle spielte) besser und weiß ihnen durch zweckmäßigen Wechsel in der Nahrung, durch Verabreichen von Citronensaft (lime juice) und Ähnliches entgegen zu wirken. Dem Bremischen Hafenarzt sind nach seiner Aussage bei mehrjähriger Praxis nur zwei epidemische Fälle von Beri-Beri und gar keiner von Skorbut vorgekommen.

Natürlich besteht in der Beschaffenheit der Kost ein Unterschied zwischen Schiffen, besonders Segelschiffen, die oft monatelang auf der Fahrt sind, und solchen, die stets in kurzen Zwischenräumen Häfen anlaufen und dort ihren Proviant ergänzen können. Auf längeren Reisen wird manches trotz sorgfältiger Aufbewahrung verderben. Namentlich wird über das gelegentliche Vorhandensein von Käfern und Würmern im Brot, in Hülsenfrüchten, im Mehl ꝛc. geklagt. Überhaupt spielen gefräßige Insekten (Ameisen, Kakerlaken ꝛc.) eine sehr unangenehme Rolle und zwingen zu steter Aufmerksamkeit. Daß dabei oft etwas versäumt wird, ist menschlich, ebenso, daß der Kapitän sich manchmal nur ungern entschließt, große Mengen leicht verdorbenen Materials zu vernichten.

Digitized by Google

Er macht dadurch der Reederei unter Umständen erhebliche Kosten, was ihm dann am unangenehmsten sein wird, wenn irgend einer der Beteiligten an dem Verderben die Schuld trägt. Dasselbe gilt natürlich für den Proviantmeister, den Steuermann, den Koch, denen die Aufsicht obliegt. So mag es denn wohl vorkommen, daß den Schiffsleuten grünlich schimmerndes Salzfleisch, verdorbene oder erfrorene Kartoffeln, schlechte Hülsenfrüchte und anderes vorgesetzt wird, obgleich die Möglichkeit einer Ergänzung des Proviants vorgelegen hätte. Das wichtigste Nahrungsmittel, das Brot, wird jetzt in patentierten Kästen (Tanks) mit aufschraubbaren Deckeln, die nachher noch verkittet werden, mitgeführt. In diesen Tanks hält sich das Brot jahrelang. Wenn es doch verdirbt oder von Insekten angegriffen wird, so liegt meist Nachlässigkeit beim Zumachen der Tanks, Unterlassen des Ausschwefelns ꝛc. vor. Auf den meisten Schiffen wird auch Mehl mitgeführt und wöchentlich ein- oder zweimal Brot gebacken. Auf großen Dampfern ißt man frisches Brot. Das eigentliche Schiffsbrot (Schiffszwieback) ist jetzt hartgebackenes Weizenbrot. Über verdorbenes Wasser habe ich keine Klagen gehört. Die großen Dampfer führen außer frischem Wasser auch Dampfdestillationsapparate mit. Auf Segelschiffen muß bei längeren Fahrten oft äußerste Sparsamkeit beobachtet werden. Es soll vielfach vorkommen, daß die Wassertanks in außereuropäischen, vereinzelt sogar in deutschen Häfen mit Flußwasser aufgefüllt werden, statt mit dem fast überall erhältlichen Wasserleitungswasser. Bestimmte Fälle konnten mir nicht namhaft gemacht werden. Sollte das in anderen Fällen, als wo es durchaus nicht zu vermeiden ist, geschehen, so würde darin allerdings ein geradezu sträflicher Leichtsinn erblickt werden müssen. Mindestens müßte dann das Wasser vor dem Gebrauche gekocht werden.

Von jeher hat sich die Gesetzgebung der Schiffskost angenommen. Die meisten Landesgesetze hatten schon vor den Gesetzen über das Auswandererwesen, die die Beköstigung der Auswanderer regelten, bestimmte Vorschriften über die Kost der Schiffsmannschaft (sogen. Speiserollen) erlassen. Die Seemannsordnung, auch die neue, weist die Bestimmung darüber der Landesgesetzgebung zu. Man wollte namentlich in den Hansestädten die bewährten und gegenüber den sonstigen meist reichlicheren Speiserollen nicht aufgeben. Neuerdings haben die in Betracht kommenden Bundesstaaten übereinstimmende Verordnungen hierüber erlassen. Die Bremische Verordnung datiert vom 7. Dezember 1898.

Durch die neue Verordnung ist ein Streitpunkt beseitigt worden, der häufig zu Differenzen führte. Die alte erkannte dem Mann 500 g

Digitized by Google

Butter für die Woche zu, die bei über 6 Monate dauernder Reise durch Schmalz oder Baumöl ersetzt werden konnte. Tatsächlich wurde aber in der Regel von vornherein Margarine gegeben, wie das die jetzige Speiserolle (aber nur in I. Qualität) auch zuläßt. Von Kapitänen wurde mir gesagt, daß es früher kaum möglich gewesen sei, die Butter, auch wenn sie stark gesalzen war und öfters umgedreht wurde, frisch zu erhalten. Margarine eigne sich für lange Reisen besser. Auch sei die Margarine I. Qualität an Geschmack der meist geringwertigen Butter, die man früher mitgenommen habe, weit vorzuziehen. Ein erheblicher Fortschritt gegen früher besteht darin, daß jetzt im Hafen mindestens zweimal wöchentlich frischer Proviant gegeben werden muß und zwar nicht allein frisches Fleisch und Fisch, sondern auch, wenn tunlich, frische pflanzliche Kost und frisches Brot. Die frühere Bremische Speiserolle schrieb im Hafen nur einmal wöchentlich frisches Fleisch vor, wenn „es füglich zu haben sei". Ferner wird (als wichtiges Mittel gegen Skorbut) die Verabreichung von täglich 20 g Zitronensaft vorgeschrieben, sobald das Schiff drei Wochen unterwegs ist. Der von der Verordnung als zweckmäßig bezeichnete Zusatz von Rum wird vielen als durchaus unzweckmäßig erscheinen. Überhaupt scheint der Verfasser der Speiserolle ein gewisses Quantum Alkohol zur Existenz für erforderlich erachtet zu haben. So schreibt er vor, daß für jeden Mann mindestens 50 l Bier mitgenommen werden sollen. Erst wenn kein Bier mehr gegeben wird, erhält der Mann auf seine Wochenration, die bis dahin 150 g gebrannten Kaffees beträgt, 30 g mehr. Thee kennt die Speiserolle im Gegensatz zur früheren Bremischen (31 g wöchentlich) überhaupt nicht. Diese Neuerung scheint mir kein Fortschritt zu sein. Die Mannschaft hat ein großes Bedürfnis danach, den Durst in einem schmackhaften Getränk zu löschen, wozu sich nach den Erfahrungen bei der Armee kalter Kaffee oder Thee am besten eignet. Heizer ziehen in heißen Gegenden häufig in Wasser eingeweichte Hafergrütze jedem anderen Getränk bei der Arbeit vor. Zitronensaft soll da eine erschlaffende Wirkung ausüben. Es ist mir mitgeteilt worden, daß man beide Getränke auf Bremischen Dampfschiffen auf Wunsch meist erhalten habe. Auf den Passagierdampfern des Norddeutschen Lloyd erhält das Maschinenpersonal bei der Arbeit nach Wunsch Zitronensaft mit Rotwein, kalten Kaffee, kalten Thee, in Wasser eingeweichte Grütze oder bloßes Wasser. Viele wechseln in diesen Getränken ab.

Die auf längeren Reisen Bremischer Schiffe übliche Mahlzeit- und Speisefolge ist mir von Matrosen folgendermaßen beschrieben worden:

Digitized by Google

Um 1/26 Uhr morgens Kaffee mit Brot und Margarine; um 8 Uhr warmes Frühstück, bestehend aus Bratkartoffeln oder Reis oder Bohnen; um 12 Uhr Mittagessen, wozu es stets Fleisch (konserviertes Fleisch, Speck, Fisch oder Salzfleisch) gibt; um 3 Uhr Kaffee; um 6 Uhr Abendessen, meist warm und mit dem vom Mittagessen Übriggebliebenen zubereitet (Bratkartoffeln, Labskaus, Kartoffelsuppe, Reissuppe).

Als wöchentliches Mittagsmenu wurde angegeben:

Montag: Erbsen; Dienstag: Bohnen; Mittwoch: Graupen; Donnerstag: konserviertes oder frisches Fleisch; Freitag: Erbsen; Sonnabend: gelbe Erbsen; Sonntag: konserviertes oder frisches Fleisch, Backobst und Klöße, Pudding. Stockfisch ist fast ganz von der Speisekarte verschwunden. Dagegen gibt es Salzfleisch oder Speck, falls kein konserviertes oder frisches Fleisch gegeben wird. An Brot war nach der früheren Verordnung 500 g pro Tag zu geben, jetzt beträgt die Wochenration an Brot und Mehl zusammen 4250 g. Getrocknete Erbsen, Bohnen, Grütze oder Graupen erhält der Mann bis zur Sättigung.

Im allgemeinen geht die Beköstigung direkt für Rechnung des Reeders. Bei kürzeren Reisen kommt es vor, daß der Kapitän von der Reederei für den Kopf eine bestimmte Pauschalsumme pro Tag erhält. Dieselbe schwankt zwischen 1,20—1,50 Mk. täglich und 35—40 Mk. monatlich. Dies ist z. B. auf den meisten Dampfern der Aktiengesellschaft Neptun üblich, ebenso auf den Seeleichtern des Norddeutschen Lloyd, die nur einen Tag lang zwischen Hamburg und Bremen unterwegs sind und im Hafen frischen Proviant kaufen können. In allen diesen Fällen habe ich von den vernommenen Seeleuten keine Klage über schlechte Kost gehört, höchstens wurde erklärt, daß die Kost nicht so reichlich sei wie auf Hochseeschiffen. Wenn sich die Klagen gegen eine bestimmte Person richten, so ist es meistens der Koch, dem man entweder Unachtsamkeit bei der Aufbewahrung und Konservierung der Lebensmittel, mangelhafte Geschicklichkeit in der Zubereitung, unter Umständen auch die Absicht zuschreibt, sich auf Kosten der Schiffsmannschaft zu bereichern oder bei der Reederei mit sparsamer Wirtschaft zu prunken. Es soll vorkommen, daß er in Häfen Fässer mit Fett, Konservendosen, Kaffee usw. verkauft oder sich, wenn er verheiratet ist, nach Hause mitnimmt. Doch wußte mir niemand mehr als vage Vermutungen oder Reminiszenzen aus dem „Seemann" mitzuteilen. Die Möglichkeit einer solchen Benachteiligung wird man nicht in Abrede stellen können. Gut und reichlich ist, auch nach Angaben der Leiter der Organisation, das Essen auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd. Wenn hier in einzelnen Fällen Grund zur

Digitized by Google

Klage vorliegt, wird den Zahl- oder Proviantmeistern oder der Ungeschicklichkeit der Köche die Schuld gegeben.

Daß eine bestimmte Vorbildung für Köche nicht vorgeschrieben ist, wurde schon erwähnt. Wünschenswert wäre es ohne Zweifel, wenn die Absolvierung eines bestimmten Kursus, der sich auf die Konservierung der Nahrungsmittel und die Zubereitung einer kräftigen Volkskost bezöge, vorgeschrieben würde. In Reederkreisen hat man sich mehrfach mit der Frage beschäftigt. Der Ausführung des Plans haben sich aber Schwierigkeiten entgegengestellt, die bis jetzt nicht überwunden wurden.

Geistige Getränke spielen im Leben des Schiffsmanns eine große Rolle, allerdings mehr in seinem Leben am Lande als in dem an Bord. Meist wird wohl eine gefüllte Schnapsflasche an Bord mitgenommen, aber das Mitbringen größerer Quantitäten ist wohl nur Ausnahme. Der dem Schiffsmann zustehende Platz für seine Effekten ist nur klein, und mehr als seine Kiste kann er außer dem Bettzeug im allgemeinen nicht mitnehmen. Doch sollen manche die Kiste als Vorratskammer für Branntwein benutzen. Die Seemanns-O. bestimmt in §§ 87 und 88, daß der Schiffsmann ohne Erlaubnis des Kapitäns keine Güter, insbesondere auch keinen Branntwein, mitbringen darf, und daß die trotzdem mitgebrachten Güter dem Schiffe verfallen. Der Kapitän kann solche Güter, die die Gesundheit der an Bord befindlichen Personen schädigen oder die das Einschreiten einer Behörde (Zollbehörde) zur Folge haben können, über Bord werfen lassen. Auf vielen Schiffen, namentlich auf denen des Norddeutschen Lloyd, wird scharf auf Branntweinflaschen gefahndet und das, was gefunden wird, mitleidslos über Bord geworfen. Übrigens wird auch ein verhältnismäßig großer Vorrat von mitgebrachten Spirituosen bei längeren Seereisen bald zu Ende gehen, so daß dann gezwungenerweise Mäßigkeit beobachtet wird. Auf Segelschiffen ist das regelmäßige Verabreichen von geistigen Getränken nicht üblich. Höchstens wird am Sonntag etwas Schnaps und an höheren Festtagen Punsch gegeben. Auch kommt es wohl vor, daß im Mittelmeer ein Faß billigen Weins gekauft und der Mannschaft davon zu den Mahlzeiten verabreicht wird. Dies vielleicht mehr, um das bekannte Anbohren der verfrachteten Weinfässer zu verhindern. Auf Dampfschiffen werden im allgemeinen keine geistigen Getränke gegeben. Doch hat der Norddeutsche Lloyd regelmäßige Rationen von Branntwein eingeführt. Jeder Schiffsmann erhält täglich zwei Schnapsgläser Branntwein. Den Heizern werden außerdem zwei Schnäpse während der Arbeit verschänkt, und zwar das erste Gläschen etwa am Schlusse der ersten Arbeitsstunde, das zweite gegen Schluß der

Digitized by

Wache. Namentlich bei Heizern scheint mir diese Sitte in hohem Maße bedenklich. Wie allgemein anerkannt, setzt der Alkohol die Arbeitsfähigkeit herab. Viele Arbeiter in den westfälischen Gußstahlfabriken trinken daher, namentlich bei der Arbeit, grundsätzlich keine geistigen Getränke, und auch von Heizern der Seeschiffe ist mir berichtet worden, daß sie vielfach am Lande den Schnaps zurückweisen. Dank erntet der Norddeutsche Lloyd mit seinen Branntweinspenden nicht. Man beklagte sich bei mir darüber, daß man das Bier nicht billiger bekommen könne, als es den Passagieren verabreicht werde. Bier werde sehr geschätzt und viel getrunken. — Ein so regelmäßiger Alkoholgenuß, der ja auf den großen Dampfern stets befriedigt werden kann, muß dazu führen, daß der Schiffsmann einen großen Teil seiner Heuer auf dem Schiffe verzehrt, so daß der Hauptvorteil seiner Seereisen — der durch die erzwungene Mäßigkeit gesteigerte Lohnüberschuß — ihm verloren geht. Dem Interesse des Schiffsmanns würde vielleicht besser gedient, wenn, wie auf Segelschiffen, gar keine geistigen Getränke verabreicht würden und ihm statt ihrer entweder eine entsprechende Erhöhung der Heuer oder andere Vorteile (Tabak, kalter Thee usw.) zu Teil würden.

Auf das Recht des Schiffsmanns, bei Herabsetzung der Kost wegen Proviantmangels Ersatz zu verlangen und eine Beschwerde wegen mangelhafter Verproviantierung entweder zu Protokoll des Kapitäns oder beim Seemannsamte anzubringen (§§ 57 und 58 S.O.), wurde in anderem Zusammenhange hingewiesen.

Unterbringung an Bord.

Nach der früheren Seemannsordnung bestimmt sich die Größe und Einrichtung des Logisraums nach dem örtlichen Recht des Heimathafens. Die neue Seemannsordnung gibt dem Bundesrat die Befugnis, darüber Vorschriften zu erlassen. Da diese Bestimmungen noch nicht erlassen sind, kommen zur Zeit (bei Abfassung der vorliegenden Arbeit) noch die der Bremischen Verordnung vom 15. März 1873 in Betracht. Diese bestimmt im § 2, daß der Raum im Volkslogis mindestens für den Mann 1,7 cbm betragen müsse und daß Doppelkojen (Zweimannskojen) nicht vorhanden sein dürfen. Die Überwachung der Mannschaftsräume ist neuerdings in der Bremischen Verordnung vom 21. August 1900 den Hafenärzten zugewiesen. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmung über die so geringe Größe des Logisraums kamen aber wohl auch früher kaum vor. Auf den meisten Schiffen wird vielmehr der geforderte Minimalkubikraum

Digitized by Google

wesentlich überschritten. Die Zweimannskojen, welche Bedenken in sittlicher und gesundheitlicher Beziehung boten, sind vollständig verschwunden. Früher waren sie häufig, weil sich das Mannschaftslogis in dem meist stark ausladenden Vorderteil des Schiffes befand, wo für die oberen Kojen ein erheblich größerer Raum zur Verfügung stand als für die unteren. Kojen nennt man die als Bettstellen dienenden, meist hölzernen Verschläge, von denen gewöhnlich zwei übereinander stehen. Die Betten bringt der Schiffsmann mit. Hängematten kommen nur auf Kriegsschiffen vor.

Die besten Logisräume sind jetzt wohl auf den neueren Segelschiffen vorhanden. An Stelle des Aufbaues für die Maschinenräume ist dort häufig ein geräumiges Deckhaus vorhanden, das helle, leicht zu lüftende Räume von ausreichender Größe enthält. Verhältnismäßig günstig sind ferner die Mannschaftslogis in dem spitz zulaufenden Bug des Schiffes, wo sich gewöhnlich ein Aufbau auf Deck (unter der Back) befindet. Nur kommt es bei größeren, älteren Schiffen wohl vor, daß die Beleuchtung durch die seitlich angebrachten Bullaugen und die Lüftung ungenügend sind. Die Räume unter der Back genügen meist für die Besatzung der Segelschiffe (wenn kein Deckhaus vorhanden ist) und für die der Frachtdampfer. Auf Dampfern zerfallen die Logis unter der Back zumeist in zwei getrennte Teile, von denen der eine für die Deckmannschaft, der andere für das Maschinenpersonal bestimmt ist. Abgesehen davon, daß zwischen diesen beiden Mannschaftskategorien häufig ein gewisser Gegensatz besteht, empfiehlt sich die Trennung auch deshalb, weil die Arbeitseinteilung oft verschieden ist und sonach unnötige Störungen der Nachtruhe eintreten würden. Ungünstiger sind die nicht selten vorkommenden Räume, die nur teilweise über das Deck hinausragen, so daß man einige Stufen hinabgehen muß, am ungünstigsten die ganz unter dem Deck liegenden. In diesen Fällen wird die Lüftung durch die Tür erschwert oder fällt ganz fort, auch müssen die Bullaugen auf See stets geschlossen bleiben. Die Lüftung findet dann nur mittels der bekannten Windtutzen durch die Decke statt. Doch hat der Norddeutsche Lloyd besonders patentierte Bullaugen eingeführt, die auch bei schlechtem Wetter eine Öffnung für die Ventilation freilassen. Schlägt eine See gegen das Fenster, so wird die Öffnung selbsttätig geschlossen. Auf den größeren Passagierdampfern genügen die Räume unter der Back höchstens für das Deckpersonal. Hier müssen also die meisten Mannschaftsräume, namentlich die für das Maschinenpersonal, unter dem Hauptdeck sein. Während im allgemeinen die Entwicklung unverkennbar auf eine stetige Vergrößerung und Ver-

Digitized by Google

besserung der Mannschaftsräume gegangen ist, läßt sich nicht verkennen, daß die für die zahlreichen Mannschaften der Schnelldampfer (500 bis 600 Mann) erforderlichen Massenquartiere einen Rückschritt gebracht haben. Wir werden darauf zurückkommen. Die Offiziere und Unteroffiziere haben besondere Räume, meist in der Mitte des Schiffs.

Auf hölzernen Segelschiffen ist die Heizung der Mannschaftsräume wegen der Feuersgefahr meist nicht üblich, auf eisernen Schiffen bildet sie die Regel. Gewöhnlich wird ein eiserner Ofen aufgestellt, dessen Rohr durch die Windtute abgeleitet wird. Auf größeren Dampfern ist auch Dampfheizung vorhanden. Diese hat sich auf kleineren nicht bewährt, weil häufige Reparaturen erforderlich sind und weil beim Aufenthalt in den Häfen, wo die Maschine nicht in Tätigkeit ist, eine Heizung ganz fehlen würde. Ich fand mehrere Dampfschiffe, die Anlagen für Dampfheizung in den Mannschaftslogis hatten, bei denen aber ein eiserner Ofen aufgestellt war.

Die Aborte geben selten zu Klagen Anlaß. Sie befinden sich meist neben dem Eingang zum Mannschaftslogis. Da sie sich leicht spülen lassen, kommen üble Gerüche selten vor. Anders ist es bei den unter Deck befindlichen Mannschaftsräumen kleinerer Schiffe, deren Aborte wegen der tieferen Lage nicht direkt nach außen abgeleitet werden können. Hier muß man sich durch Tonnen und ähnliche Einrichtungen helfen, mit denen naturgemäß Mißstände verbunden sind. In früheren Zeiten gab es für die Mannschaft auf den meisten Schiffen überhaupt keine Aborte, sie mußte sich in der primitivsten Weise behelfen.

Eigene Waschräume, namentlich für das Maschinenpersonal, sind nur auf größeren Dampfern vorhanden und hier häufig direkt mit den Aborten verbunden. Auf kleineren Dampfern muß sich der Heizer oder Kohlenzieher im Maschinenraum waschen. Die Seeleute verlangen meines Erachtens mit Recht, daß überall auf Dampfern eine geeignete Waschgelegenheit für das Maschinenpersonal vorhanden sei. Nicht nur das Interesse der Reinlichkeit, sondern auch das der Gesundheit fordert eine gründliche Säuberung des ganzen Körpers und einen Wechsel der Unterkleider nach der schmutzigen und anstrengenden Arbeit vor der Maschine. Räume dafür lassen sich überall gewinnen. Auch für die übrige Mannschaft sollte meines Erachtens bei Fahrten in kälteren Regionen ein Waschraum vorhanden sein. In wärmeren Gegenden ist er entbehrlich, da sich dann jeder auf Deck einige Eimer Seewasser über den Kopf gießen kann.

Viel geklagt wurde darüber, daß einige Bremische Gesellschaften

Digitized by Google

dazu übergegangen seien, den Fußboden der Logis aus Zement herstellen zu lassen. Namentlich das Maschinenpersonal erblickte darin eine wesentliche Verschlechterung und behauptete, daß dadurch Erkältungen rheumatischer Art hervorgerufen würden. Von dem Leiter einer Gesellschaft wurde mir mitgeteilt, daß sich die Holzfußböden auf eiserner Unterlage nicht bewährt hätten, weil das Eisen angegriffen werde. Indessen würde wohl einer Bedeckung des Zements mit Holz oder Linoleum nichts im Wege stehen. Ferner wurde darüber Klage geführt, daß die innere Holzverkleidung bei eisernen Schiffen neuerdings vielfach fehle, so daß sich die Schlafkojen direkt an der eisernen Schiffshaut befänden. Dadurch machten sich alle Temperaturdifferenzen unangenehm bemerkbar, auch komme es häufig vor, daß das sich an der eisernen Wand bildende Schweißwasser in das Bett gelange. Auch hier ist mir von seiten der Schiffsleitungen mitgeteilt wurden, daß die Holzverkleidungen auf der eisernen Schiffshaut diese zum Rosten brächten. Doch würden die Schlafkojen jetzt nicht mehr an den äußeren, sondern an den inneren Wandungen angebracht, und wo sie an der äußeren Wandung seien, werde das Bett auch stets durch eine Holzlage von derselben getrennt. Bei der Besichtigung zahlreicher Schiffe habe ich nirgends Betten (Kojen) gefunden, die unmittelbar an der eisernen Außenhaut (ohne dazwischen liegende Holzschicht) angebracht gewesen wären. Am meisten wurde über die Logisverhältnisse auf großen Schiffen mit zahlreicher Mannschaft geklagt. Wie schon bemerkt, ist es hier nicht möglich, alle Mannschaften über Deck unterzubringen, die meisten haben ihr Logis unter Deck. Es gibt wohl keine Kategorie von Schiffsleuten, für die geräumige und gut gelüftete Logis nötiger sind als das Maschinenpersonal. Man muß einmal in den riesigen Kesselräumen eines großen Passagierdampfers gewesen und die Mannschaften in der heißen von Kohlenstaub erfüllten Luft arbeiten gesehen haben, um das würdigen zu können. Gewiß ist gerade für die Ventilation der Maschinenräume in der letzten Zeit außerordentlich viel geschehen, aber erst gut ventilierte Schlafräume werden imstande sein, ein wirksames Gegengewicht gegen den gesundheitsschädlichen Aufenthalt vor den Feuern zu gewähren. Leider bietet die große Zahl der in Betracht kommenden Personen — auf Schnelldampfern oft 2—300 — fast unübersteigliche Schwierigkeiten. Unerfreuliche Massenquartiere, bei denen der Minimalluftraum von 1,7 cbm [1] anscheinend nur wenig überschritten wird, kommen namentlich auf den größten Schiffen

[1] Dieser Minimalluftraum mag für Deckleute, die sich vorwiegend im Freien bewegen und für kleinere leicht zu lüftende Logis genügen, nicht aber für die Massen-

Digitized by

vor. Der Norddeutsche Lloyd bemüht sich nach Kräften, alle möglichen Einrichtungen zu schaffen, die zur Erleichterung dienen können. So enthält der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" einen geräumigen Speisesaal für die Maschinenmannschaft, eine Einrichtung, die von den vernommenen Schiffsleuten als große Verbesserung anerkannt wurde. Beim Essen im Schlafraum läßt sich dieser nur sehr schwer rein halten, da bei unruhigem Gange des Schiffs immer viel verschüttet wird. Ferner waren auf allen von mir besichtigten Dampfern des Norddeutschen Lloyd geschützte und reichlich bemessene Räume an Deck, wo sich die Mannschaften in ihrer freien Zeit aufhalten und wo sie rauchen können, was im Schlafraume verboten ist. Eine gründliche Besserung ist aber nur bei einer Vergrößerung des Schlafraums möglich, und diese läßt sich mit Rücksicht auf die Rentabilität und die Konkurrenz anderer Gesellschaften nicht leicht erreichen. Gerühmt wurde von den Schiffsleuten, daß gerade der neueste und größte Dampfer „Kaiser Wilhelm II." wesentlich bessere Räumlichkeiten für die Mannschaft biete. Gute und freundliche Logis des Maschinenpersonals fand ich im Dampfer „Königin Louise". Das dortige Matrosenlogis unter der Back dürfte in Bezug auf die innere Einrichtung und die Luftverhältnisse seines gleichen suchen. Auf dem Dampfer „Kaiserin Maria Theresia" befinden sich die Heizerlogis auf dem obersten Deck, also eigentlich an der günstigsten Stelle. Hier sind auch die Massenquartiere vermieden, der Raum enthält etwa 20—30 Personen. Erschwert wird die Unterbringung auf den großen Passagierdampfern durch den feststehenden Grundsatz, daß die Maschinenmannschaft aus den Maschinenräumen mit Vermeidung des freien Decks direkt nach den Wasch- und Schlafräumen gelangen soll.

Geklagt wurde darüber, daß in den meisten dieser Logis drei Betten übereinander stehen. Namentlich das unterste Bett werde, weil

quartiere im Zwischendeck. Den für Auswanderer erforderlichen Raum hat der Bundesrat in der Bekanntmachung vom 14. März 1898 weit höher festgesetzt, nämlich auf 2,85 cbm für jede, auch unerwachsene Person. Die englische Merchant shipping act von 1867, die auch noch vorwiegend die Verhältnisse der Segelschiffahrt im Auge hat, begnügt sich allerdings ebenfalls mit einem Luftraum von 72 Kubikfuß = 2,04 Kubikmetern für den Mann. Übrigens werden die Mannschaftsräume auf den meisten Dampfern, wie bereits bemerkt, den Minimalraum an Größe übertreffen. Messungen habe ich nicht vorgenommen. Ein im „Seemann" als besonders ungünstig geschildertes Stewardlogis im Dampfer „Darmstadt" war angeblich 2,35 m hoch, 3,65 m breit und 4,95 m lang. Das wären rund 42 cbm für 17 Personen, also fast 2,5 cbm für die Person. Wenn dieses Logis als besonders ungünstig empfunden wurde, so darf man daraus schließen, daß die übrigen eher noch besser sind.

Digitized by Google

es unter Staub und Schmutz zu leiden habe, ungern genommen. Auch sei es lästig, wenn je zwei Betten nur durch eine dünne bis zur Höhe des Betttuchs gehende Holzleiste getrennt nebeneinander ständen. Wie der Augenschein zeigte, wäre eine andere Anordnung der Betten ohne Vergrößerung des Raums nur möglich, wenn der für den Tisch und die freie Bewegung bestimmte Raum ganz oder teilweise wegfiele. Das läge zweifellos nicht im Interesse der Leute. Die Holzleiste, welche die Betten trennt, höher zu machen, würde sich gleichfalls nicht empfehlen, weil dadurch der freie Luftzutritt eingeschränkt würde. Sehr bedauerlich ist das geringe Interesse, welches die Mannschaften selbst oft für frische Luft und Reinlichkeit bekunden. Es ist allerdings schwer, ein verhältnismäßig enges Heizerlogis, in dem die Leute ihre mit dickem Kohlenstaub bedeckten Kleidungsstücke aufhängen müssen, rein zu halten. Auffällig war die Vorliebe der Mannschaften dafür, ihr Bett zu verhängen, eine Vorliebe, der der Norddeutsche Lloyd durch Lieferung von Zuggardinen aus Drell entsprochen hat, die das Bett auf allen vier Seiten umgeben. Dadurch wird eine Luftzirkulation unmöglich gemacht. Es wurde mir gesagt, daß die Gardinen dazu dienten, die Störung durch das Licht fernzuhalten. Auf kleineren älteren Dampfern wird ferner darüber geklagt, daß das Volkslogis als Aufbewahrungsort für Farben, Petroleum und Tauwerk diene, oder daß man es durchschreiten müsse, um zu diesem Aufbewahrungsort (Kabelgatt) zu gelangen. Dabei wird sowohl der Geruch wie die häufige Störung unangenehm empfunden.

Was die Arbeitsräume anlangt, so wurde bereits erwähnt, daß die Kesselräume der großen Dampfer durchweg mit vorzüglichen Ventilationseinrichtungen versehen sind. Natürlicher Weise können auch die besten Einrichtungen die Hitze und den Kohlenstaub vor den Feuern nicht beseitigen. Besonders lästig ist die Tatsache, daß Wind- und Temperaturverhältnisse, bei denen die Ventilation erschwert ist, auch zugleich ungünstig auf die Feuerung der Maschine wirken, so daß gerade in diesen Fällen eine erhöhte Arbeitsleistung vor den Feuern nötig wird. Wie mir von der Generaldirektion des Norddeutschen Lloyd mitgeteilt wurde, kommt es im Roten Meer vor, daß der Dampfer umwendet und gegen den Wind etwas zurückfährt, um die Mannschaft zu erfrischen. In anderen Fällen muß die Geschwindigkeit herabgesetzt werden. Geklagt wurde von einem Heizer darüber, daß in einigen der neuesten Dampfer die ganze Maschinenmannschaft einen und denselben Weg durch die Maschine nehmen müsse, um zu den Kesseln zu gelangen. Dadurch entstehe ein Aufenthalt von 10—20 Minuten, um den sich die Wache ver-

Digitized by

längere. Mannschaften, die ich an Ort und Stelle vernommen habe, erklärten, daß der Aufenthalt nur auf höchstens 10 Minuten zu veranschlagen sei. Die Ablösung gehe in der Weise vor sich, daß die ablösende Mannschaft den Maschinenraum zuerst passiere und sich an ihre Posten vor den Kesseln begebe. Erst wenn alle an ihren Stellen seien, gehe die alte Mannschaft fort. Eine Stockung trete sonach nicht ein, nur eine unerhebliche Verzögerung. Auf den übrigen Dampfern geht der Weg der Mannschaften aus den einzelnen Kesselräumen gewöhnlich direkt nach oben. Es sind also so viele Ausgänge wie Kesselräume, wodurch allerdings die Ablösung erleichtert wird. Selbstverständlich hat auch auf den neuesten Schiffen jeder Kesselraum einen Sicherheitsausgang nach oben, aber dieser Weg führt nicht zu den Mannschaftsräumen und kann also bei der Ablösung nicht benutzt werden. Auch über einzelne Werkstätten im Innern der großen Schiffe wurde geklagt. Ein Zimmermann gab an, er habe in einer kleinen, nicht ventilierten Werkstatt in den Tropen bei 45° arbeiten müssen.

Erwähnt mag in diesem Zusammenhange noch werden, daß nach Angabe des Bremischen Hafenarztes die für die farbigen Heizer bestimmten Mannschaftsräume der kleineren Dampfer manchmal viel zu wünschen übrig ließen. Insbesondere sei es vorgekommen, daß das viel zahlreichere farbige Maschinenpersonal in einem Raume untergebracht worden sei, der nur für das entsprechende weiße Personal (also etwa für die Hälfte) genügenden Raum geboten habe. Ein solches Verfahren scheint mir mit dem Bremischen Gesetze nicht vereinbar. Der Kubikraum von 1,7 cbm muß ohne Zweifel ebensogut für den Farbigen wie für den Europäer gelten.

Zum Schluß mag noch die Frage der Reinigung der Mannschaftsräume berührt werden, eine Frage, die in den Klagen der Mannschaften (namentlich im „Seemann") eine ständige Rubrik bildet. Die Seeleute verlangen für jede größere Mannschaft einen eigenen Mann (Backschaftsmann), der nur mit der Reinigung und der Instandhaltung des Logis, mit dem Herbeischaffen des Essens, dem Reinigen des Geschirrs usw. beschäftigt werden soll. Bei kleinerer Mannschaft soll ein Schiffsjunge oder Leichtmatrose die Arbeit verrichten. Auf größeren Schiffen, namentlich auf den Passagierdampfern, ist ein solcher Backschaftsmann für jede Wache[1] vorhanden, auch die leicht Erkrankten werden, soweit sie dazu im stande sind, mit diesen Arbeiten beschäftigt. Es

[1] Die einzelnen Wachen liegen dort möglichst in einem Raum für sich, damit sie sich nicht stören.

Digitized by Google

liegt aber auf der Hand, daß ein solcher Backschaftsmann gar nicht im stande ist, ein Logis von 60—80 Personen rein zu halten, zumal da er in erster Linie mit dem Besorgen und Wegschaffen des Essens, mit der Zubereitung von Waschseinrichtungen, welche die abgelöste Mannschaft bei der Ablösung fertig vorfinden muß, und manchem anderen zu tun hat. Seine Tätigkeit wird sich wohl im allgemeinen auf ein einmaliges Ausfegen des Logis beschränken, eine bei dem vielen Schmutz, den die Maschinenmannschaft aus den Kesselräumen mitbringt, in keiner Weise genügende Reinigung. Auch zwei oder drei Backschaftsleute würden die Arbeit nicht bewältigen können. Es bleibt eben nichts anderes übrig, als daß die Mannschaft selbst mit Hand anlegt und daß jeder mindestens zur peinlichen Reinhaltung seines Bettes und des Umkreises desselben verpflichtet wird. Namentlich müßten die Betten in regelmäßigen Zwischenräumen herausgenommen und die Bettstellen abgeseift, der Fußboden gewaschen werden. Leider hat die neue Seemannsordnung aus übel angebrachtem Zartgefühl davon abgesehen, Vorschriften über die Reinigung des Logis aufzustellen. Ja, sie hat die Zustände noch verschlimmern helfen. Die Vorschrift, daß Wache um Wache gegangen werden müsse, wird jetzt oft dahin ausgelegt, daß die abgelöste Wache zur Reinigung des Logisraums nicht herangezogen werden könne, und so ist mir von einem Offizier des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große" gesagt worden, daß sich bei der letzten Rückreise eine Maschinenwache geweigert habe, das Logis zu reinigen.

Auf Segelschiffen, die sich ja überhaupt leichter reinhalten lassen, liegen die Verhältnisse günstiger. Hier sorgt der Kapitän gewöhnlich für eine regelmäßige gründliche Reinigung (am Sonnabend Nachmittag), wozu außer der abgelösten Wache auch alle anderen entbehrlichen Mannschaften herangezogen werden. Überhaupt hat der Matrose vom alten Schrot und Korn meist einen ausgeprägten Reinlichkeitssinn und würde sich auf einer längeren Reise in einem unreinlichen Logis sehr unwohl fühlen. Mir wurden von älteren Seeleuten mehrere drastische Beispiele dafür erzählt, wie das Gefühl für Reinlichkeit bei weniger empfindlichen Kollegen und Schiffsjungen wachgerufen wird. Vor Beginn einer neuen Reise wird das Logis meist ganz frisch wieder in stand gesetzt, die Wände werden gestrichen, etwaiges Ungeziefer vertrieben usw. Ungeziefer (besonders in Gestalt von Wanzen) ist leider ein recht häufiger Gast in den Logis. Manche Reedereien lassen diese daher regelmäßig durch Kammerjäger reinigen, ohne freilich das alsbaldige Wiedereinschleppen verhindern zu können.

Digitized by Google

Ein Lazarett ist nur auf größeren Schiffen vorhanden. Ein Bedürfnis dafür auf kleineren Schiffen liegt nicht vor. Bei vorübergehendem Unwohlsein wird der Mann im Volkslogis die beste Wartung finden, bei ernsteren Erkrankungen läßt sich eventuell durch Umquartierung der in besonderen Kojen Schlafenden stets ein Raum gewinnen.

Gesundheitsverhältnisse, Unfälle, Selbstmorde, Mißhandlungen.

Erkrankungen. — Trunksucht. — Todesursachen. — Unfälle. — Selbstmorde. — Mißhandlungen.

Erkrankungen. Der Gesundheitszustand der Seeleute ist im allgemeinen günstig, namentlich bei den Decksleuten. Das ist erklärlich, da diese meist im kräftigsten Mannesalter stehen, gut verpflegt und nicht übermäßig angestrengt werden. Jedem wird das frische Aussehen der Matrosen in den Hafenstädten auffallen. Weniger günstig steht es naturgemäß bei dem Maschinenpersonal, dessen Arbeit sich nicht in der frischen Luft, sondern vor den Feuern und in den Bunkern abspielt. Hier findet ohne Zweifel ein weit rascherer Verbrauch der Lebenskraft statt, und das Aussehen dieser Leute sticht auffällig von dem der Matrosen ab. Auch bei ihnen kann aber von häufig auftretenden Berufskrankheiten nach den mir gemachten Angaben der Sachverständigen nicht die Rede sein. Die Schwindsucht ist allerdings bei den in Bremen beheimateten Seeleuten nicht gerade selten, aber nicht häufiger als bei den gleichaltrigen Arbeitern an Land. Die nordwestdeutschen Küstengebiete zeichnen sich überhaupt durch eine verhältnismäßig große Sterblichkeit an Tuberkulose aus. Eine bedenkliche Zunahme der Schwindsuchtsfälle ist aber nach Ansicht der Hafenärzte auf den Schiffen nicht zu konstatieren, obgleich der Zustand der Logis auf vielen Dampfern die Verbreitung erleichtern würde. (Man denke nur an das unter den Seeleuten weit verbreitete Ausspeien und die mangelhafte Reinigung der Fußböden.) Daß Skorbut und Beri-Beri zu den Seltenheiten gehören, wurde bereits bemerkt. Von sonstigen Krankheiten kommen hier und da Erkrankungen an Gelbem Fieber (namentlich in Südamerika), Malaria usw. vor. Bei weitem am wichtigsten sind jedoch die Geschlechtskrankheiten. Man kann sich schwer einen Begriff von dem Leichtsinn machen, mit dem diese gefährlichen Erkrankungen von den Seeleuten behandelt werden. Der Gedanke, daß man sich möglichst vor Ansteckungen schützen

Digitized by Google

müsse und daß ein solcher Schutz möglich sei, liegt dem Seemann anscheinend recht fern. Wenn die Ansteckung erfolgt ist, wird der Krankheit meist keine erhebliche Beachtung geschenkt, bis Arbeitsunfähigkeit eintritt. Auch dann gibt man sich mit der notdürftigsten Behandlung zufrieden oder kuriert wohl auf eigene Faust darauf los. Eine regelrechte Krankenhausbehandlung scheiterte schon daran, daß die Reedereien nach der früheren Seemannsordnung in solchen Fällen zur Kostentragung nicht verpflichtet waren. Der Seemann suchte daher seinen Zustand möglichst zu verheimlichen. Die Folge war in vielen Fällen ein dauernder Schaden für die Gesundheit des einzelnen und ein unberechenbarer Schaden für seine Familie und für die Gesamtheit. Als Illustration dazu möge folgendes dienen. Von einer durchaus zuverlässigen Seite wurde mir mitgeteilt, daß vier englische Matrosen, die von einem Hafen der Vereinigten Staaten die Syphilis mitbrachten, eine wahre Epidemie in der Hafengegend verursacht hätten, obgleich ihre Erkrankung bekannt war. Es gab aber kein Mittel, sie von ihrem gemeinschädlichen Treiben abzuhalten. Nur durch übel angebrachte Prüderie ist es zu erklären, daß man gegen diese Zustände nicht schon früher eingeschritten ist. Die neue Seemannsordnung, die den Reedern auch die Krankenfürsorge bei Geschlechtskrankheiten auferlegt, wird hier voraussichtlich Wandel schaffen. Wie mir mitgeteilt wurde, bereitet der Norddeutsche Lloyd die Herausgabe eines Merkbüchleins vor, das die Seeleute über die Gefahren der Geschlechtskrankheiten, über ihre Behandlung usw. aufklären soll. Hoffentlich findet dieses nicht genug anzuerkennende Vorgehen allseitige Nachfolge. Man sollte aber noch einen Schritt weitergehen und die Seeleute auf diejenigen hygienischen Maßregeln hinweisen, bei deren Anwendung sie einer Ansteckung überhaupt entgehen können. Wie die Dinge liegen, ist von einer lediglich moralischen Einwirkung ein Erfolg nicht zu erwarten.

Trunksucht. Weniger augenfällig, aber kaum weniger bedenklich sind die gesundheitlichen Schädigungen, die durch den Trunk herbeigeführt werden. Es läßt sich nicht leugnen, daß die Neigung zum Trunk unter den Seeleuten aller Grade weit verbreitet ist, wenn es auch vielleicht nicht schlimmer damit steht als bei manchen anderen Berufen. Man darf aus der häufig augenfälligen Trunkenheit der Seeleute an Land keine allzuweitgehenden Schlüsse ziehen. Diese ist nicht eben selten die Folge davon, daß der Seemann sich auf einer langen Reise des Alkohols entwöhnt hat und nun am Lande seiner Einwirkung umso leichter unterliegt. Die erzwungene Enthaltsamkeit auf der Reise ist gewiß für viele eine Rettung vor völligem Ruin der Gesundheit und es wäre daher

Digitized by Google

dringend zu wünschen, daß das regelmäßige Verabreichen von Branntwein auf den Schiffen da, wo es noch geübt wird, in Wegfall käme. Die moderne Wissenschaft sieht die Hauptgefahr mehr und mehr nicht in dem zeitweilig übermäßigen, sondern in dem regelmäßigen Genusse geistiger Getränke. Allerdings ist die Verlockung zu derartigen Branntweinspenden bei der großen Beliebtheit, deren sich das Getränk unter den Seeleuten erfreut und bei der durch die Exportprämien herbeigeführten Billigkeit[1] groß genug. Beim Aufenthalt am Lande kommt namentlich die Verlockung in Betracht, der der Seemann in den Herbergen ausgesetzt ist. Sie ist am bedenklichsten, wenn der Aufenthalt lange dauert und so statt zur Erholung zu immer größeren Schädigungen der Gesundheit führt, worauf bereits oben hingewiesen wurde. Von großem Werte würde es sein, wenn sich unter den Seeleuten eine kräftige Enthaltsamkeitsbewegung bildete, wie sie z. B. auf englischen Kriegsschiffen infolge der umfassenden Agitation einer hochherzigen Dame, der bekannten Miß Weston, besteht. Eine solche Bewegung würde namentlich in der Bremischen Flotte leicht Fuß fassen können, weil die Enthaltsamkeitsbestrebungen hier durch den Guttemplerorden mächtig gefördert worden sind. Von den Schiffern der Leichterkähne ist nach Angaben, die mir im Seemannshause zu Bremerhaven gemacht wurden, ein großer Teil völlig abstinent. Voraussetzung für die weitere Ausbreitung der Bewegung würde eine zielbewußte Förderung durch die Reedereien und die Einrichtung von alkoholfreien Wirtschaften und Herbergen am Lande sein. Gelänge es, die Trinksitten unter den Seeleuten, auf den Schiffen sowohl wie am Lande, wirksam zu bekämpfen, so würde damit eine Quelle unabsehbaren Unheils verstopft sein.

Todesursachen. Es wurde schon hervorgehoben, daß irgendwelche in bedenklichem Maße auftretenden Berufskrankheiten unter den Seeleuten der Bremischen Flotte nicht festzustellen sind. Überhaupt ist die Zahl der Todesfälle gering, was sich aus dem Umstande erklärt, daß die Seeleute in weit höherem Maße als die arbeitende Bevölkerung am Lande den kräftigsten Altersklassen angehören. Läßt die körperliche Gewandtheit nach oder machen sich dauernde Schädigungen infolge von Unfällen, Geschlechtskrankheiten oder Trunksucht bemerkbar, so wird sich der Seemann meist freiwillig oder durch die Unmöglichkeit, eine Anstellung zu finden, gezwungen einem Berufe am Lande zuwenden. Die im Abschnitt

[1] Der Liter absoluten Alkohols wird nach dem Auslande der Exportprämien halber gelegentlich zu 15 Pfg. und weniger verkauft.

Digitized by Google

„Persönliche Verhältnisse" wiedergegebenen Alterstabellen werden diese Tatsache noch schärfer hervortreten lassen. Unter den Todesursachen nehmen die Unfälle, auf die noch zurückzukommen ist, eine wichtige Stellung ein. Sie sind auch die einzigen Todesursachen, die sich durch die Erhebungen der Berufsgenossenschaften genau ermitteln lassen. Im übrigen verschwinden die Mitteilungen über Todesfälle der Seeleute in den Berichten der auswärtigen Konsuln, der Krankenhäuser im Auslande und im Inlande usw., so daß eine statistische Feststellung nicht möglich ist. Eine genaue Aufzeichnung findet nur bei den Todesfällen statt, die sich auf der Reise nach einem Bremischen Hafen ereignet haben. Nach § 62 des Gesetzes über die Beurkundung des Personenstandes ist nämlich der Schiffer (Kapitän) verpflichtet, eine Abschrift der von ihm auszustellenden Geburts- und Sterbeurkunden demjenigen Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Bei der Ausreise oder bei Reisen zwischen fremden Häfen sind es also meist die deutschen Konsulate des Auslandes, die die Urkunden erhalten und nur für die auf der Rückreise nach Bremischen Häfen erfolgten Todesfälle ist den Bremischen Seemannsämtern die Möglichkeit einer eingehenden Feststellung gegeben. Die Zahlen liegen für die Zeit seit 1875 vor und es ergibt sich daraus, daß die bei weitem häufigsten Todesursachen Ertrinken und andere Unfälle (Fall aus den Masten usw.) sind. Nächstdem kommt Selbstmord, in dritter Linie kommen Krankheiten der Atmungsorgane und Schwindsucht in Betracht. Die anderen Todesursachen (Klimafieber, Typhus, Alkoholvergiftung, Hitzschlag, Bruchschäden usw.) treten nur vereinzelt auf. Einen erheblichen Wert haben die Zahlen dieser Statistik nicht, weil sie nur einen Ausschnitt aus der Gesamtsterblichkeit bieten.

Unfälle. Die Einrichtung der Unfallversicherung hat es möglich gemacht, die Unfälle, welche sich im gesamten Schiffsbetriebe ereignet haben, statistisch genau festzustellen. Über jeden Unfall muß eine genaue Zählkarte ausgestellt werden, die Angaben über die Zeit des Unfalls, die Charge, den Wohnort und das Lebensalter des Verletzten, über Veranlassung und Hergang des Unfalls und anderes mehr enthält. Diese Zählkarten werden von der Seeberufsgenossenschaft bearbeitet und die Ergebnisse zum Teil veröffentlicht. Leider sind die Veröffentlichungen stets nur bruchstückweise erfolgt, so daß eine genaue Darstellung für den Bremischen Bezirk nicht möglich ist. Die Gesamtzahl der angemeldeten Todesfälle und Verletzungen in der Sektion II (Bremen) war:

Digitized by Google

Tabelle 24.

	Todesfälle	davon Selbstmord	Verletzungen	
			Zusammen	davon wiederhergestellt
1888	77	1	198	115
1889	90	4	288	221
1890	135	8	355	253
1891	142	9	530	422
1892	155	13	486	357
1893	159	9	551	420
1894	74	7	538	419
1895	282	5	516	422
1896	222	10	647	498
1897	103	7	714	548
1898	138	6	705	552
1899	148	8	734	554
1900	342	?	767	?
1901	199	?	804	?

Man sieht, daß die Zahl der Todesfälle stark schwankt, im allgemeinen aber außerordentlich hoch ist. Die Sektion Bremen steht in der Zahl der Todesfälle meist weit an der Spitze und überragt in vielen Jahren Hamburg mit einer viel zahlreicheren Schiffsmannschaft bedeutend. Die Ursache dieser traurigen Tatsache ist in der hohen Gefährlichkeit der an der Weser besonders bedeutenden Segelschiffahrt und der Hochseefischerei zu suchen. Die Zahl der Verletzungen ist in den ersten Jahren stark gestiegen, wohl vorwiegend deshalb, weil auch weniger schwere Unfälle gemeldet wurden, sobald sich die Erkenntnis von der Bedeutung der Anmeldung allgemein verbreitet hatte. In den letzten Jahren ist die Unfallszahl ziemlich konstant geblieben, ja gegen das Jahr 1897 sogar relativ gefallen. Auf die Mannschaftszahl berechnet würden im Jahre 1897 auf je 1000 Mann 61 Unfälle gekommen sein, im Jahre 1901 nur 59 und das trotz einer ungewöhnlich geringen Zahl von Todesfällen im ersteren Jahre.

Über die Ursachen der zur Entschädigung gelangten Unfälle hat die Seeberufsgenossenschaft in den Jahresberichten für 1900 und 1901 Angaben veröffentlicht, die wir wegen ihrer großen Bedeutung für die Beurteilung der Frage hier ganz wiedergeben.

(Siehe die Tabelle 25 auf der nebenstehenden Seite.)

Eine besonders wichtige Aufstellung ist in dem Jahresbericht für 1897 enthalten. Es wurden dort die Unfälle und Todesfälle der einzelnen

Digitized by Google

Tabelle 25.

Gelegenheiten und Ursachen des Unfalls	1900	1901
Motoren, Transmissionen, Arbeitsmaschinen ꝛc.	12	6
Fahrstühle, Krähne, Aufzüge, Hebezeuge	9	10
Dampfkessel, Dampfkochapparate	1	—
Feuergefährliche, ätzende Stoffe, Gase, Dämpfe, Sprengstoffe	56	8
Zusammenbruch, Einsturz, Umfallen von Gegenständen	4	4
Fall von Treppen, Leitern, in Vertiefungen	8	15
Auf- und Abladen, Heben, Tragen	5	10
Fuhrwerk und Eisenbahn	1	—
Fall durch Luken	3	4
" auf dem Deck (Ausgleiten ꝛc.)	7	10
" in Folge von Sturzseen, gegen Schiffsteile	7	3
" aus den Masten auf Deck	3	4
" über Bord von Deck aus	7	11
" " " aus den Masten	—	1
Strandung oder Untergang	10	3
Verschollen	20	23
Vermißt	—	—
Sonstige Unfälle	14	15
davon vorübergehend erwerbsunfähig	33	43
dauernd völlig erwerbsunfähig	1	—
teilweise erwerbsunfähig	41	33
Tod	92	51

Kategorien von Schiffsleuten miteinander verglichen, leider ohne Trennung der einzelnen Sektionen.

Danach wurden in den Jahren 1888—1897 auf der ganzen deutschen Handelsflotte verletzt oder getötet:

Tabelle 26.

	Schiffer	Steuerleute	Bootsleute Zimmerleute Bestleute	Matrosen, Segelmacher, Steurer	Leichtmatrosen	Jungen	Köche und Stewards mittl. Ordnung
Verletzt:							
auf Dampfschiffen	171	546	711	2535	339	327	667
auf Segelschiffen	229	262	271	894	467	271	110
Getötet:							
auf Dampfschiffen	41	97	93	350	53	29	117
auf Segelschiffen	242	246	190	825	521	275	129

Digitized by Google

Auf je 1000 Mann der betreffenden Charge berechnet:

	Schiffer	Steuerleute	Bootsleute Zimmerleute Besteute	Matrosen, Segelmacher, Steurer	Leichtmatrosen	Jungen	Köche und Stewards mittl. Ordnung
Verletzt:							
auf Dampfschiffen	17,7	32,2	63,1	50,9	43,6	61,8	42,8
auf Segelschiffen	14,6	17,2	20,3	16,7	16,4	16,8	14,2
Getötet:							
auf Dampfschiffen	4,2	5,7	8,3	7,0	6,8	5,5	7,5
auf Segelschiffen	15,5	16,2	14,2	15,4	18,3	17,0	16,7

Die Tabelle zeigt die außerordentliche Gefährlichkeit des Segelschiffahrtsbetriebs für das Leben der darin Tätigen. Bei einzelnen Chargen ist die Todesgefahr größer gewesen als die Gefahr der Verletzungen. Die relative Häufigkeit der Todesfälle infolge Unfalls war auf Segelschiffen doppelt und dreifach so groß als auf Dampfschiffen. Verletzungen waren bei den Unteroffizierschargen am häufigsten, ebenso die Todesfälle auf Dampfern, während auf Segelschiffen die Leichtmatrosen und Jungen die höchste Ziffer der Todesfälle aufweisen. Geklagt wurde in Bremerhaven darüber, daß die Seeberufsgenossenschaft bei Bruchschäden nur selten einen Unfall als vorliegend erachte. Bruchschäden seien aber namentlich bei Heizern häufig, die mit ihren schweren Schaufeln bei schwankendem Schiff hantieren müßten. Dadurch entständen leicht Bruchöffnungen, die dem Manne selbst sich nicht bemerkbar machten, bis dann aus irgend einem anderen Anlaß, der nicht als Unfall zu betrachten sei, ein Bruch daraus würde. In solchen Fällen lehne die Seeberufsgenossenschaft, unterstützt durch ein Gutachten des Bremerhavener Vertrauensarztes, die Entschädigung ab. Ob diese Angaben richtig sind, konnte ich nicht feststellen.

Selbstmorde. Ein dunkles Kapitel der Seeschiffahrt ist das der Selbstmorde. Ihre Zahl war in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts in beständigem Steigen begriffen, scheint aber jetzt konstant zu bleiben oder zu sinken. Ob die oben angegebenen Zahlen der Seeberufsgenossenschaft alle Selbstmorde umfassen, oder ob nur diejenigen aufgeführt sind, bei denen die Frage auftauchte, ob es sich um einen Unfall handle, entzieht sich meiner Kenntnis. Der Bremische Wasserschout gibt in einem Bericht, der, wie bemerkt, nur die in Bremen gemeldeten Fälle anführt, folgende Zahlen für die Selbstmorde an:

Digitized by Google

Tabelle 27.

	unter den Heizern und Kohlenziehern	unter der übrigen Mannschaft	unter den Passagieren
1875—79	4	—	8
1880—84	13	2	16
1885–89	21	1	14
1890—94	20	5	14
1895–99	3	4	12
1900	2	—	3
1901	1	1	3
1902	2	1	5

Wenn angenommen werden darf, daß sich das Verhältnis der auswärts gemeldeten Selbstmorde ähnlich gestaltet hat, so würde also von 1895 an ein Rückgang der Selbstmorde eingetreten sein. Wie man sieht, handelt es sich in erster Linie um die Selbstmorde von Heizern und Kohlenziehern. Die Zahl der Selbstmorde unter der übrigen Mannschaft dürfte wohl hinter derjenigen ihrer Altersgenossen an Land zurückbleiben, die der Heizer und Kohlenzieher steht aber ohne Zweifel, wenigstens für die Zeit vor 1895, wesentlich darüber. Die gewöhnliche Form des Selbstmords ist das Überbordspringen, andere Arten, wie Erhängen ꝛc. sind sehr selten. Bei weitem die meisten Selbstmorde des Maschinenpersonals kommen auf den großen Passagierdampfern vor. Die zunehmende Häufigkeit der Selbstmorde hat in früheren Jahren zu lebhaften Erörterungen geführt. Von seiten des Seemannsverbandes hat man die Schuld auf harte und ungerechte Behandlung, Mißhandlungen usw. geschoben, die die Leute zur Verzweiflung gebracht habe. In einigen Fällen mögen solche Mißhandlungen wohl auch den äußeren Anlaß geboten haben, sie bilden aber zweifellos nur äußerst selten die eigentliche Ursache. Dagegen spricht vor allem, daß auch ganz ruhige, ältere Heizer, die jahrelang gefahren haben und bei denen der Gedanke an Mißhandlung vollkommen ausgeschlossen ist, über Bord gesprungen sind. Man hat auch darauf hingewiesen, daß gerade unter den Heizern und Kohlenziehern manche seien, die den Beruf nach schweren Enttäuschungen als letzte Rettung ergriffen haben und die daher, wenn sie unter besonders ungünstigen Bedingungen (starke Hitze, Seekrankheit ꝛc.) zu leiden hätten, leicht zur Verzweiflung gebracht würden. Auch dagegen spricht die Erfahrung, daß die Unbefahrenen keineswegs das größte Kontingent zu den Selbstmördern stellen und daß auch unter den farbigen Heizern, bei denen solche Erwägungen wohl nicht in Betracht kommen, Selbstmorde nicht eben selten sind. Mir scheint es nach manchen An-

Digitized by Google

gaben, die mir von Heizern und Kohlenziehern gemacht wurden, am wahrscheinlichsten, daß die gewöhnliche Ursache in einem hitzschlagähnlichen Zustande zu suchen ist, der sich bei starker Anstrengung einstellt und vielleicht durch die eigentümlichen Verhältnisse bei einer Seefahrt befördert wird. Hat der Dampf einmal nicht die nötige Spannung, oder macht die Welle nicht die nötige Zahl von Umdrehungen — was an den vorhandenen Apparaten sofort abgelesen werden kann — so wird natürlich jeder, der Maschinist, der Oberheizer, der Heizer, sein Äußerstes tun, um nicht als der Schuldige zu gelten, er arbeitet selbst angestrengter und fordert von seinen Untergebenen eine vermehrte Arbeit. So kann es ganz ohne Mißhandlung oder Scheltworte, nur durch den Druck, den das Zusammenarbeiten in einem so gewaltigen Organismus auf jedes Glied desselben ausübt, dazu kommen, daß der einzelne unmerklich das Maß seiner körperlichen Leistungsfähigkeit überschreitet. Er gerät in einen Zustand, bei dem er nur noch mechanisch mitarbeitet und bei dem die normale Geistes- und Willenstätigkeit beeinträchtigt ist. Solche Zustände haben mir manche geschildert. Kommen sie dann an Bord, so übt der Anblick der kühlen Wasserflut eine magische Anziehungskraft auf sie aus. Der Gefahr solcher Zustände begegnet man jetzt dadurch, daß die abgelösten Mannschaften möglichst scharf beobachtet werden und daß der Zugang von der Maschine zu den Waschräumen so eingerichtet wird, daß die Mannschaft das freie Deck gar nicht betritt. Das Verabreichen von Schnaps während der Maschinenarbeit kann die Gefahr nur erhöhen. Ein zweiter noch näher liegender Grund, der freilich für alle Schiffsinsassen gilt, ist der, daß der Schritt von dem Entschluß zur Ausführung nirgends so leicht ist, als auf einem Schiff. Es fallen also alle Hemmungen und Störungen, die an Land manchen wieder unwillkürlich zu vernünftiger Überlegung führen, fort. Das mag auch die große Zahl der Selbstmorde unter den Passagieren erklären.

Mißhandlungen. Die Ansicht, daß dem Prügeln ein erzieherischer Wert beizumessen sei, ist leider in seemännischen Kreisen stark verbreitet. Selbst der Entwurf der neuen Seemannsordnung glaubte die Heranziehung eines geeigneten Nachwuchses nur dadurch gewährleisten zu können, daß dem Kapitän ein „väterliches" Züchtigungsrecht gegenüber dem Schiffsjungen eingeräumt würde. Glücklicherweise ist diese Bestimmung nicht zum Gesetz geworden. Hinsichtlich der Disziplinargewalt des Kapitäns bestimmt das Gesetz ausdrücklich, daß sie das Recht der Züchtigung nicht umfasse. Früher war die Züchtigung ein vielfach und nicht nur bei Schiffsjungen angewandtes, und vielleicht auch bei

Digitized by Google

den damaligen Sitten nötiges Erziehungsmittel und es ist erklärlich, daß mancher ältere Seemann von der Gewohnheit, unter der er selbst aufgewachsen war, nur schwer lassen kann. Je mehr sich aber die sozialen Gegensätze verschärften, desto ungünstiger und verbitternder mußte die Prügelstrafe wirken, desto mehr mußten ihre bedenklichen Seiten erkannt werden. Vernünftige Offiziere haben daher, namentlich auf Dampfschiffen, mit den üblichen Mißhandlungen aufgeräumt. Auf Segelschiffen scheint sich die alte Gewohnheit mehr erhalten zu haben. Es wurde mir mitgeteilt, daß der Kapitän auf diesen die Mannschaft viel mehr in der Hand haben müsse, da dort oft ein unbedingter Gehorsam ohne jede Widerrede erforderlich sei. Dieser lasse sich nur dadurch anerziehen, daß etwaigen zur Renitenz neigenden Leuten von anfang an die „eiserne Faust" gezeigt werde. Eine einmalige Abstrafung genüge dazu und werde auch meist nicht übel aufgenommen. Püffe und Stöße kommen natürlich öfter vor. Von den vernommenen Schiffsleuten konnte mir keiner einen Fall der Mißhandlung durch Vorgesetzte auf Dampfschiffen berichten, wenigstens nicht aus eigener Erfahrung. Was Segelschiffe anlangt, so wurde mehrfach von Prügeleien mit Steuerleuten berichtet, wobei der Schiffsmann sich teilweise wirksam zur Wehr gesetzt haben wollte. Es soll jedoch damit nicht behauptet werden, daß ungerechtfertigte, ja sogar brutale Züchtigungen auf Bremischen Schiffen niemals vorkämen. Manche gerichtliche Verhandlungen beweisen das Gegenteil, ja es sind in den letzten Jahrzehnten auch mehrere Fälle von Mißhandlungen und fortgesetzten Quälereien vorgekommen, die Tod oder Selbstmord der Verletzten zur Folge gehabt haben. In diesen Fällen haben aber die Behörden und die Reedereien mit äußerster Strenge eingegriffen. Neuerdings sorgt der „Seemann" in seiner „Leidenschronik der Seeleute" dafür, daß jeder irgendwie erhebliche Fall von Mißhandlung bekannt wird. Wenn man bedenkt, daß sich diese Chronik auf einen Mannschaftsbestand von etwa 50000 Seeleuten bezieht, so wird man die dort aufgeführten Fälle, so traurig manche sein mögen, nicht als Beweis dafür ansehen können, daß es auf den Schiffen besonders schlimm zugeht. Es läßt sich aber nicht leugnen, daß die Mißhandlungen durch Vorgesetzte auf Schiffen eher einen bedenklichen Charakter gewinnen können als auf dem Lande, weil sich der Mißhandelte ihnen während der ganzen Reise nicht entziehen kann. Am schlimmsten ist es natürlich, wenn der Vorgesetzte noch dem übermäßigen Genuß geistiger Getränke fröhnt. In solchen Fällen können allerdings unerträgliche Zustände eintreten und es ist im allgemeinen Interesse nur zu wünschen, daß sie bekannt gemacht werden, so daß ein

Digitized by

promptes Eingreifen möglich ist. Die Bremischen Gerichte pflegen gegen solche Mißhandlungen mit Recht sehr streng vorzugehen. Auch bei leichteren Mißhandlungen wird oft ein Antrag des Verletzten nicht verlangt, sondern von Amtswegen eingeschritten. Die Handhabe dazu bietet der § 232 des Strafgesetzbuchs, welcher besagt, daß bei Körperverletzungen, die mit Übertretung einer Amts-, Berufs- oder Gewerbspflicht begangen worden sind, ein Antrag nicht erforderlich ist. Die unberechtigte Mißhandlung durch Vorgesetzte wird als ein solcher Verstoß gegen die Berufspflicht betrachtet. Nach den mir gemachten Angaben sind Mißhandlungen durch Arbeitsgenossen selbst (Oberheizer gegen Heizer, Heizer gegen Kohlenziehern, Matrosen gegen Jungen) weit häufiger als solche durch Offiziere. Namentlich werden sie dann vorkommen, wenn einem Schiffsmann durch die Nachlässigkeit, Faulheit oder gar durch die Untätigkeit (bei simulierter Krankheit) eines Kollegen Mehrarbeit erwächst. Übrigens möchte ich nach den mir gemachten Angaben annehmen, daß die Simulation von Krankheiten weit seltener ist, als im allgemeinen angenommen wird. Die Schiffsleute, die doch selbst durch solches Sich-drücken von der Arbeit benachteiligt werden, meinten, daß der Kapitän in Fällen, wo er kranken Schiffsleuten Simulation vorgeworfen habe, im Unrecht gewesen sei: die Leute seien wirklich krank gewesen. Es würde auch ein ziemliches Talent dazu gehören, im täglichen Verkehr mit den Arbeitsgenossen im Volkslogis und gegenüber den stummen oder lauten Vorwürfen die Rolle eines Simulanten tagelang durchzuführen.

Sicherheits- und Wohlfahrtseinrichtungen.

Sicherheitseinrichtungen und Rettungswesen. — Das Haus Seefahrt und die Seemannskasse. — Wohlfahrtseinrichtungen des Norddeutschen Lloyd. — Die Seemannsmission. — Bremer Verein für Seemannsheime. — Sorge für Lektüre.

Sicherheitseinrichtungen und Rettungswesen. Wie bereits in dem Abschnitt über die Gesetzgebung ausgeführt wurde, existiert eine staatliche Behörde, der die Überwachung der Seeschiffe in Bezug auf Seetüchtigkeit, Bemannung usw. anvertraut ist, nur bei Auswandererschiffen gemäß dem Gesetz betr. das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897. Hier hat der Reichskommissar für das Auswanderungswesen regelmäßige Revisionen vorzunehmen. Im übrigen ist die Seeberufsgenossenschaft mit weitgehenden Befugnissen ausgerüstet worden. Sie hat demgemäß ausführliche Unfallverhütungsvorschriften erlassen und überwacht ihre Ausführung durch eigene Beamte. Selbstverständlich kann

Digitized by Google

es nicht unsere Aufgabe sein, die einzelnen Vorschriften aufzuzählen, zumal sie gleichmäßig für die ganze Handelsmarine gelten und für die Weserflotte keine besonderen Bestimmungen enthalten. Am wichtigsten sind die Vorschriften über wasserdichte Schotten für Passagierdampfer in außereuropäischer Fahrt (Anlage I der Unfallverhütungsvorschriften für Dampfer) und die Vorschriften betr. Boote und Rettungsgeräte (Anlage III).

Was die Rettungsboote anlangt, so müssen im allgemeinen so viele vorhanden sein, daß die gesamte Mannschaft darin Platz hat. Bei den großen transatlantischen Passagierdampfern, wo dies bei der üblichen Art der Bootaufstellung nicht möglich ist, tritt zu den vorgeschriebenen Booten der sogenannte Hilfsbootraum (zusammenklappbare Boote, Rettungsflöße, schwimmende Deckfitze oder gleichwertige Einrichtungen). Außerdem muß auf allen Schiffen für jede Person ein Rettungsgürtel (Schwimmweste, Korkjacke) mit einer Tragfähigkeit von mindestens 8 kg vorhanden sein. Diese müssen an Stellen, die der Mannschaft und den Passagieren bekannt sind, derartig aufbewahrt werden, daß sie jederzeit leicht erreicht werden können.

Die Rettungsboote müssen mit einer vollständigen Ausrüstung versehen sein, die außer Werkzeugen für die Schiffahrt auch bei längeren Fahrten einen Brotbehälter und einen mit frischem Wasser gefüllten Wasserbehälter umfaßt.

Von seiten der Seeleute wurde über den Zustand der Rettungsboote auf Frachtschiffen vielfach geklagt. Im Gegensatz zu England, wo die Beamten des Board of trade regelmäßige Revisionen vornähmen, werde auf deutschen Frachtschiffen nur selten revidiert. Auf älteren und kleineren Schiffen gebe es Rettungsboote, die infolge Verrostens zollange Löcher hätten, das Wasser in den Wassertanks werde nicht erneuert, das Brot in den Brotbehältern sei beim Nachsehen total verdorben gewesen usw., Klagen, die auch im „Seemann" häufig erhoben werden. Außerdem wurde über die mangelhafte Aufstellung der Boote geklagt. Häufig sei es fast unmöglich, die Rettungsboote auszuschwingen, weil die dazu bestimmten Einrichtungen nicht funktionierten, weil die Boote hinter einer großen Deckslast oder Kohlen verschwänden usw. Auch würden nicht genug Bootsmanöver gemacht, viele Seeleute, selbst Matrosen, verständen nicht mit Bootsriemen umzugehen.

Auch über zu großen Tiefgang der Schiffe (namentlich der Fischdampfer) und zu hohe Deckslasten wurde Klage geführt und auf England verwiesen, wo jedes Schiff die bekannte Plimsolllinie trage und ein be-

Digitized by Google

sonderes Gesetz zu große Deckslasten verbiete[1]. Die Schiffsleute zeigten sich im allgemeinen über die in Frage kommenden Punkte gut unterrichtet, ein Beweis dafür, daß sie der Frage keineswegs gleichgültig gegenüberstehen.

Bei der Besprechung der Sicherheitseinrichtungen darf das Rettungswesen an den Küsten nicht unerwähnt bleiben. Bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts war in Deutschland trotz der großen Gefahren, welche die Küsten der Nord- und Ostsee für die Schiffahrt bieten, für das Rettungswesen so gut wie nichts geschehen. Erst in den fünfziger Jahren begann die Preußische Regierung, ermutigt durch die glänzenden Erfolge der im Jahre 1824 in England begründeten Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, an der Ostsee Rettungsstationen mit Booten und Raketenapparaten einzurichten, deren Dienst den Lotsen übertragen wurde. An der Nordsee konnte man sich längere Zeit nicht recht einigen. Zuerst traten zwei wackere Männer aus der Bremischen Hafenstadt Vegesack mit einem Aufruf zur Gründung von Rettungsstationen an den deutschen Inseln der Nordsee hervor. Im Jahre 1861 wurde dann in Emden der erste Verein zur Rettung Schiffbrüchiger gegründet, dem alsbald ein Hamburger Rettungsverein folgte. Beide, sowie ein im Jahre 1863 in Bremen gegründeter Verein errichteten eine Reihe mit ausgezeichneten Rettungseinrichtungen versehener Stationen. Schon früh war der Gedanke aufgetaucht, alle auf die Rettung aus Seenot gerichteten Bestrebungen nach englischem Vorbilde in einem großen nationalen Vereine zusammenzufassen und insbesondere auch das Binnenland dafür zu interessieren. Der Augenblick war günstig, denn gerade damals gingen die Wogen der nationalen deutschen Bewegung immer höher. So fanden denn die von dem Bremischen Vereine ausgehenden und insbesondere von dessen damaligem Schriftführer Dr. Emminghaus in beredter Weise vertretenen Bestrebungen, das Rettungswesen an den Küsten zu einer Nationalsache zu machen, einen lauten Widerhall in ganz Deutschland, und es gelang in einer nach Kiel berufenen Versammlung am 29. Mai 1865, die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" zu begründen. Der Umstand, daß die bereits tätigen Vereine in Emden, Hamburg und Danzig ihre Selbständigkeit zunächst nicht aufgeben wollten, hatte zur Folge, daß Bremen zum ersten Vororte der Gesellschaft gewählt wurde, Dr. Emminghaus

[1] Das Gesetz (Section 24 der Merchant shipping act) bezieht sich übrigens nur auf Holzladungen auf Deck in den Wintermonaten.

Digitized by Google

wurde der erste Generalsekretär. Seitdem ist der Sitz der Gesellschaft in Bremen geblieben, obgleich sich später die anfänglich noch ferngebliebenen Vereine dem Deutschen Vereine angeschlossen haben.

Nach dem neuesten Jahresberichte sind von den Rettungsstationen der Deutschen Gesellschaft seit ihrer Begründung 2996 Schiffbrüchige gerettet worden, davon wurden 2543 in 450 Strandungsfällen durch Boote, 453 in 86 Strandungsfällen durch Raketenapparate gerettet. Zur Zeit befinden sich an der Wesermündung, abgesehen von den Feuerschiffen und Leuchttürmen, 6 Bootstationen. Die Einnahmen der Deutschen Gesellschaft betrugen im Jahre 1901/02 über 300 000 Mk., davon etwa 85 000 Mk. aus Stiftungsgeldern, 147 000 Mk. aus Mitgliederbeiträgen, 75 000 Mk. aus Zinsen und sonstigen Einkünften des Vereinsvermögens.

Das Haus Seefahrt und die Seemannskasse. Die Hilfsbedürftigkeit der Seeleute wurde schon in alten Zeiten lebhaft empfunden, ja, sie war vielleicht bei den Gefahren der damaligen Schiffahrt größer als jetzt. So entstanden im Laufe der Jahre manche Vereine und Kassen, deren Zweck die Linderung des durch Unglücksfälle auf See herbeigeführten Elends war. Eine der ältesten Einrichtungen dieser Art, das Haus Seefahrt, sowie die jüngste, die Seemannskasse, haben für Bremen auch heute noch Bedeutung. Über beide sowie über die früheren ähnlichen Veranstaltungen hat mir Herr Handelskammersyndikus Röfing die folgenden Angaben zur Verfügung gestellt:

„Die auf die Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute gerichteten Bestrebungen reichen in den Hansestädten weit in die vergangenen Jahrhunderte zurück. Am bekanntesten ist wohl die ‚Schiffergesellschaft' der alten Hauptstadt des Hansabundes, Lübeck, deren Anfänge um 1400 liegen. In Bremen gab es schon lange vor der Stiftung des Hauses Seefahrt im Jahre 1545 verschiedene Schifferassoziationen zu besonderen Zwecken sowie auch eine allgemeine, alle Seefahrer der Stadt umfassende ‚Schiffergesellschaft' oder ‚Schifferbrüderschaft' (vgl. Kohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen, 1862). Diese Gesellschaften verwendeten ihre Einnahmen (Abgaben fremder in Bremen anlegender Seefahrer, sogenannte Gottesgelder beim Kauf oder Verkauf von Schiffen und bei Abschluß von Heuerverträgen, Sühnegelder, Strafgelder [Brüchen], Gelöbnisse in Seegefahren, Ersparnisse usw.) für fromme und mildtätige Zwecke durch Überweisung an die Kirchen und Stiftungen. Als aber infolge der Reformation die Klöster und die mit der Kirche zusammenhängenden Einrichtungen für die Unterstützung der Armen aufgehoben wurden, flossen auch jene Einkünfte der Schiffergesellschaften nicht mehr ihren Zwecken zu, wurden

Digitized by Google

vielmehr in leichtfertiger Weise vergeudet. Dies führte im Jahre 1545 zur Stiftung der ‚Armen Seefahrt', die nach dem Erwerb eines Hauses (1561) den Namen ‚Haus Seefahrt' erhielt und, auf die erwähnten Einkünfte der alten Schiffergesellschaften sowie auf milde Gaben basiert, nach der Stiftungsurkunde Schiffern, Kaufleuten und Schiffsleuten, die zur See verunglückt, geschädigt oder verarmt waren, zu gute kommen sollte (Kohl, S. 21). Waren hierbei auch die Schiffsleute erwähnt, so scheinen diese doch nur in zweiter Linie berücksichtigt worden zu sein, so daß die ‚Bootsleute' eine eigene Einrichtung zur gegenseitigen Unterstützung, eine ‚Bootsmanns-Brüderschaft' bildeten. Sie stellten sich dabei unter die Leitung von vier ‚guten oder reichen Leuten', wahrscheinlich angesehenen Kaufleuten, die vielleicht die Anregung zu dem Unternehmen gegeben haben. Diese Bootsmannsbrüderschaft war indes nicht im stande, ihre Zwecke allein zu erfüllen, und schloß deshalb im Jahre 1586 mit dem Haus Seefahrt einen Vertrag ab zur gemeinsamen Verwendung ihrer Mittel für ihre beiderseitigen Armen und Verunglückten.

„Als besondere Einrichtungen gingen aus dem Hause Seefahrt hervor 1618 die ‚Seeschiffer-Brüder-Stadtkasse' und 1700 die ‚Seeschiffer-Witwenkasse'. Zu dieser wurden außer den Schiffern zwar Steuerleute, aber keine Matrosen zugelassen. Die Kasse bestand aber in dieser Form nur 12 Jahre, die aus ihr hervorgegangene neue Seeschiffer-Witwenkasse von 1780 bezog sich nur auf Kapitäne, ebenso wie die im Jahre 1792 in Vegesack begründete Schiffer-Witwenkasse und die 1891 gegründete Schiffer-Brüderschaft in Vegesack. Auch von der Sterbekasse dürften die Matrosen, obwohl ihre Berücksichtigung vorgesehen war, keinen Vorteil gehabt haben. Zwar wurden seitens des Hauses Seefahrt auch wöchentliche Gaben sowie Extragaben in Fällen dringender Not an hilfsbedürftige Steuerleute und Matrosen verteilt, doch reichten diese Gaben (im Jahre 1854: 2382 Taler) nicht aus, um allen Leiden abzuhelfen; es fehlte eine organische Fürsorge für verarmte und dienstunfähige Schiffsleute und für ihre Hinterbliebenen. Auch die Satzung des Hauses Seefahrt, die früher ‚Schiffer, Kaufleute und Schiffsvolk' gleichmäßig zusammen nannte, bestimmte seit 1819 wie noch heute, daß, abgesehen von jenen wöchentlichen und außerordentlichen Gaben, an dieser ‚zum Besten verarmter dem Bremischen Staat angehörender Seefahrer' und deren Witwen nur teilnehmen können: Kaufleute und Schiffsreeder, die zu Teilnahmen an der Stiftung gewählt werden und die eigentlichen Mitglieder des Hauses Seefahrt, d. i. Schiffer und Kapitäne Bremischer Seeschiffe, die in der Stiftung aufgenommen werden.

Digitized by Google

„In Anbetracht dieser Verhältnisse stifteten im Jahre 1854 eine Anzahl bremischer Reeder und Seeassekuranzgesellschaften in der Überzeugung, daß es billig sei, Seeleuten, die im Dienste auf Bremischen Schiffen sich treu bewährt hätten, in Fällen eintretender Hilfsbedürftigkeit sichere Aussicht zu gewähren, namhafte Beiträge zur Begründung einer Hilfs- und Pensionskasse und einer Witwenunterstützungskasse. Beide erhielten unter dem Namen ‚Bremer Seemannskasse' durch obrigkeitliche Verordnung vom 8. Dezember 1854 ein Statut.

„Die Seemannskasse war nach diesem Statut eine Zwangskasse, der jeder auf einem Bremischen Schiffe angemusterte Seemann (außer den Kapitänen) beitreten mußte. Die Verwaltung der Kasse erfolgte und erfolgt noch jetzt durch die Vorsteher und Oberalten des Hauses Seefahrt unter Kontrolle der Behörde für den Wasserschout. Die Mitgliedschaft ging für denjenigen Seemann verloren, der während 5 aufeinanderfolgenden Jahren zusammen weniger als 12 Monate auf Bremischen Schiffen gefahren hatte, ohne durch Krankheit oder höhere Gewalt verhindert gewesen zu sein; auch durch Desertion wurde jedes Recht auf die Kasse verloren.

„Die Leistungen der Kasse waren hinsichtlich der Hilfs- und Pensionskasse dahin gesetzlich bestimmt, daß jeder, der mindestens 56 Monate auf Bremischen Schiffen gedient hatte, Anspruch auf eine jährliche Pension erhielt, wenn er ohne sein Verschulden zum Seedienst dauernd unfähig wurde. Für Matrosen betrug die Pension je nach der Dienstzeit 12 bis 24 Taler Gold, für die Unteroffiziere ein Viertel, für die Steuerleute (Obersteuerleute) ein Drittel mehr. Außerdem war beim Verlust der Effekten Entschädigung zu gewähren und zwar dem Matrosen in Höhe von 40, dem Unteroffizier von 60 und dem Steuermann von 80 Talern. Ein Recht auf Witwen- und Waisenunterstützung bestand nach dem Statut nicht. Ob und in welcher Höhe eine solche zu gewähren sei, sollte dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt sein. Tatsächlich war die Kasse in der Lage, in dieser Hinsicht bald Hilfe zu leisten.

„Der Beitrag jedes Mitglieds war auf zwei Grote Gold von jedem Taler (der Taler Gold — etwa 3 Mk. 30 Pfg. — zerfiel in 72 Grote) Handgeld, Gage, Lohn oder sonstiger Einnahme bemessen. Die Beiträge waren vom Kapitän bei der Ablöhnung einzuhalten und der Kasse zuzuführen. Die Bremischen Reeder hatten für jeden an der Weser angemusterten Schiffsmann bei jeder Musteruug einen Beitrag zu entrichten, der je nach der Länge der Reise 12 bis 48 Grote betrug. Außerdem flossen der Kasse alle verwirkten Strafgelder und der Erlös konfiszierter Gegenstände zu.

Digitized by Google

„Seeleute, die den Beitrag 20 Jahre lang (mindestens zu 8 Monate Fahrzeit gerechnet) geleistet hatten, waren von jeder ferneren Leistung befreit.

„Die verhältnismäßig hohen Beiträge erwiesen sich für das Gedeihen der Kasse sehr nützlich. Da in den ersten Jahren kaum etwas zu leisten war, wuchsen die Kassenbestände beträchtlich und hatten bis zum Jahre 1872 den Betrag von 855 000 Mk. in der Hilfs- und Pensionskasse und rund 500 000 Mk. in der Witwenkasse erreicht. Die in diesem Jahre in Kraft tretende deutsche Seemannsordnung führte für die Seeleute Musterungsfreiheit ein, d. h. während bis dahin z. B. die Bremischen Seeleute beim Antritt einer Reise von der Weser nur vor dem Bremischen Wasserschout mustern durften, bestimmte die Seemannsordnung, daß der Schiffer vor jedem Seemannsamte innerhalb des Bundesgebietes seine Mannschaft anmustern lassen konnte, gleichviel in welchem Hafen das Schiff läge. Ein Zwang zur Leistung der Beiträge zur Seemannskasse war hiernach nicht mehr durchführbar, da die Kontrolle durch die Zeichnung der Bremischen Musterrolle fortfiel. Ebenso war die Kontrolle über die Beitragsleistung der Reeder, die gleichfalls der Wasserschout zu besorgen hatte, unter den neuen Verhältnissen nicht mehr möglich. Auch konnte der Reeder auf Grund der seit 1867 bestehenden Registerfreiheit sein Schiff aus dem Bremischen Register streichen und etwa in Geestemünde eintragen lassen, so daß auch eine Einziehung der Beiträge der Seeleute durch die Reeder auf Grund einer entsprechenden, von ihnen zu verlangenden Abmachung im Heuervertrag, abgesehen von dem darin liegenden unberechtigten Eingriff in Privatrechtsverhältnisse, nicht ernstlich in Frage kommen konnte. Unter diesen Umständen blieb nichts anderes übrig, als das Statut der Seemannskasse dahin zu ändern, daß Beiträge nicht mehr erhoben werden sollten (Verordnung vom 17. Mai 1874). Die Seemannskasse befindet sich seitdem gewissermaßen in Liquidation, indem nur noch die 1874 vorhandenen Mitglieder und deren Hinterbliebenen versorgt werden können und, nachdem dies zunächst noch einige Jahre aus den Zinsen des Kapitals möglich war, seit 1880 mangels neuer Einnahmen das Kapital jedes Jahr angegriffen werden muß. Die Kasse wird voraussichtlich gerade ihren Verpflichtungen genügen können. Bei der Aufhebung der Beitragszahlungen im Jahre 1874 wurde zwar bestimmt, daß alsbald das Statut einer Revision zu unterziehen sei, um der Seemannskasse wieder eine Verfassung zu geben, die es jedem Bremischen oder auf Bremischen Schiffen dienenden Seemanne ermöglichen sollte, durch freiwillige Beiträge die Mitgliedschaft zu erwerben, oder eine Unter-

Digitized by Google

stützungskasse unabhängig von einer durch Leistung von Beiträgen erworbenen Mitgliedschaft zu schaffen. Das letztere wäre indessen so lange nicht ausführbar, als die Kasse noch voll durch die bestehenden Anrechte in Anspruch genommen wird, und auf freiwillige Beiträge aus dem Seemannsstande war in nennenswertem Maße nicht zu rechnen. Die Bemühungen des Deutschen Nautischen Vereins, eine allgemeine deutsche Seemannskasse zu gründeu, haben bisher zu keinem Ziele geführt".

Über die finanziellen Verhältnisse und die Leistungen der Seemannskasse sei folgendes hervorgehoben:

Es betrugen:

	die Einnahmen			die Ausgaben
	aus Zinsen	aus Strafgeldern	insgesamt	
1895	39 684 Mk.	5 803 Mk.	45 488 Mk.	99 302 Mk.
1900	29 472 "	11 666 "	41 138 "	88 350 "
1901	27 668 "	16 100 "	43 767 "	85 895 "
1902	26 866 "	13 619 "	40 485 "	83 260 "

Unterstützt wurden:

	Pensionäre		Witwen	
	Zahl	Unterstützung	Zahl	Unterstützung
1895	792	67 387 Mk.	437	25 302 Mk.
1900	699	54 433 "	486	27 831 "
1901	684	52 718 "	480	26 946 "
1902	664	50 139 "	480	27 021 "

Das Alter der Unterstützten war im Jahre 1899:

	Pensionäre		Witwen	
	Zahl	von je 100	Zahl	von je 100
unter 40 Jahren	—	—	4	0,8
40—50 Jahre	30	4,5	48	10,3
50—60 "	250	34	145	31,2
60—70 "	318	42	153	32,9
70—80 "	115	16	96	20,7
über 80 "	25	3,5	19	4,1

Digitized by Go

Der Kapitalbestand war:

	bei der Pensionskasse	bei der Witwen-Unterstützungskasse
1895	538 124 Mk.	573 140 Mk.
1899	350 284 "	549 221 "

Das aus dem Kapital entnommene Defizit betrug bei der Pensionskasse im Jahre 1898 46 375 Mk., bei der Witwenkasse 7798 Mk.

Die Pensionskasse geht also in nicht zu ferner Zeit ihrer Erschöpfung entgegen, während die Witwenkasse vermutlich nach vollständiger Befriedigung aller Ansprüche noch einen Kapitalbestand aufweisen wird.

Nach Schluß der Seemannskasse am 1. März 1873 und nach Aufmachung der Conti bis November 1875 ergab sich, daß noch 2105 pensionsberechtigte Mitglieder vorhanden waren. Davon waren bis zum Jahre 1898 1204 Mitglieder aufgenommen worden, so daß sich am 1. Januar 1899 noch 901 Mitglieder melden konnten, von denen aber vermutlich die meisten gestorben oder in einen anderen Beruf übergegangen sind.

Wohlfahrtseinrichtungen des Norddeutschen Lloyd. Es kann nur aufs tiefste beklagt werden, daß eine Kasse von so segensreicher Wirksamkeit, wie es die Bremische Seemannskasse war und zum Teil noch ist, nicht aufrecht erhalten werden konnte. Glücklicherweise ist aber ihre Tätigkeit nicht ohne bleibenden Nutzen gewesen. Der Gedanke, daß es möglich sei, die schweren wirtschaftlichen Schäden, welche die Unsicherheit der Beschäftigung und die Gefahren des Seemannslebens für die Seeleute selbst und ihre Angehörigen oft im Gefolge haben, durch eine Zwangskasse zu bekämpfen, blieb lebendig. Die Wohlfahrtskassen des Norddeutschen Lloyd dürfen als die direkte Fortsetzung der Bremischen Seemannskasse betrachtet werden. Auch andere Bremische Schiffahrtsgesellschaften sind durch die großen Erfolge dieser Kassen veranlaßt worden, ähnliche Einrichtungen ins Auge zu fassen, so daß vermutlich in nächster Zeit noch weitere Pensionskassen begründet werden. Daß die Seeberufsgenossenschaft beabsichtigt, die Beiträge zur Invalidenversicherung für eine Witwen- und Waisenversicherung nutzbar zu machen, wurde schon in einem früheren Abschnitte erwähnt.

Über die Wohlfahrtseinrichtungen des Norddeutschen Lloyd hat mir der Chef des Assekuranzbureaus dieser Gesellschaft, Herr Spötter, nachstehende Angaben zur Verfügung gestellt:

Als die Bremische Seemannskasse mit der Einführung der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 und mit der gleichzeitigen Aufhebung

Digitized by Google

des Beitragszwangs ihre frühere Bedeutung verlor, beschloß der Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd, für die rasch anwachsende Mannschaft seiner Flotte ähnliche und womöglich größere Vorteile gewährende Kasseneinrichtungen zu begründen. Am 1. Oktober 1873 trat unter besonderer Mitwirkung des damaligen Präsidenten H. H. Meier und des späteren Präsidenten Friedrich Reck die „Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd" ins Leben. Sie gewährte Ersatz für verloren gegangene Effekten, Unterstützung in Krankheits- und Invaliditätsfällen, Alterspensionen und Kapitalabfindungen für Witwen und Waisen.

Nachdem Herr Generaldirektor Dr. Wiegand in die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd eingetreten, nahm dieser sofort den Gedanken des weiteren Ausbaus der Wohlfahrtseinrichtungen auf. In der Erkenntnis, daß in den meisten Fällen das Kapital, welches die Seemannskasse den Hinterbliebenen bot, diese nur für kurze Zeit vor Not und Elend schützte und daß lediglich in einer fortlaufenden Rente eine wirksame Hilfe liegt, rief er am 1. Januar 1894 die Witwen- und Waisenpensionskasse ins Leben. Um aber auch in solchen Fällen Unterstützungen gewähren zu können, in denen das Statut der Seemannskasse und der Witwen- und Waisenpensionskasse keine Beihilfen vorsieht, wurde Anfang 1900 die Elisabeth Wiegand-Stiftung gegründet. Diese Stiftung ist im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Kassen bezüglich Gewährung von Unterstützungen nicht an statutarische Bestimmungen gebunden. Die Verwaltung kann nach freiem Ermessen an bedürftige, beim Lloyd angestellte oder angestellt gewesene Personen und deren Angehörige Unterstützungen gewähren.

Wie segensreich diese Einrichtungen schon gewirkt haben, mag daraus erhellen, daß bis Ende vorigen Jahres die Seemannskasse rund 3008000 Mk., die Witwen- und Waisenpensionskasse 215000 Mk. und die Elisabeth-Wiegand-Stiftung 54000 Mk., zusammen rund 3277000 Mk. den Angestellten des Norddeutschen Lloyd und ihren Hinterbliebenen auszahlen konnten. Das Vermögen dieser Kassen betrug am 1. Januar d. J. Seemannskasse 2422802 Mk., Witwen- und Waisenpensionskasse 1132860 Mk., Elisabeth Wiegand-Stiftung 236718 Mk.

Die Seemannskasse und die Witwen- und Waisenpensionskasse finden ihre finanziellen Unterlagen in den Beiträgen der Mitglieder, die für die Seeleute je 2 1/2 %, zusammen also 5 %, von der Gage betragen, ferner in Zuschüssen des Norddeutschen Lloyd, etwaigen Vermächtnissen und Schenkungen, dem Ertrage der Büchsen, welche sich zum Zweck freiwilliger

Gaben von Passagieren an Bord des Schiffes bezogen, den Geldern, die für Besichtigung der Schiffe des Lloyd erhoben werden usw. Zu der Elisabeth Wiegand-Stiftung sind seitens der Seeleute keinerlei Beiträge zu leisten.

Die Zuschüsse des Lloyd zu den Wohlfahrtskassen beliefen sich im vorigen Jahre auf rund 200 000 und insgesamt auf über 1 400 000 Mk.

Die Bestimmungen über die Leistungen der Seemannskasse und der Witwen- und Waisenpensionskasse sind im wesentlichen die folgenden:

„Effekten-Entschädigung." Jedes Mitglied erhält für den Verlust etwaiger Effekten eine Entschädigung.

Diese beträgt höchstens:

a.	für den Kapitän	1000 Mk.
b.	für Obermaschinisten und erste Offiziere	900 "
c.	für die übrigen Offiziere und Maschinisten, Zahlmeister, Ärzte, Oberköche und Oberstewards	600 "
d.	für Zahlmeister-Assistenten, zweite und dritte Stewards	400 "
e.	für Maschinisten-Assistenten, Hydrauliker, Elektriker, zweite Köche, Konditoren, Leichterführer und Maschinisten von Flußdampfern, sowie für erste Boots- und Zimmerleute	300 "
f.	für Anrichter, Kajütsaufwärter und Aufwärterinnen	275 "
g.	für andere Schiffsleute	225 "
	Der Zimmermann erhält außerdem für eingebüßtes Arbeitsgeschirr, das er selbst an Bord zu halten hatte, eine Entschädigung bis höchstens	150 "
	Musikerstewards erhalten für eingebüßte Musikinstrumente und Noten je eine Entschädigung bis höchstens	125 "

Sämtliche Entschädigungen sind auch der Witwe oder den unter 16 Jahre alten Kindern eines verstorbenen Mitglieds auszuzahlen.

Krankenunterstützung. Wenn ein Mitglied in Folge einer unverschuldeten Krankheit vorübergehend dienstunfähig wird, so erhält dasselbe für die Zeit nach Beendigung der gesetzlichen Fürsorgepflicht der Reederei (nach §§ 59 ff. der S.O. für Schiffsmannschaften) für die Dauer der Dienstunfähigkeit eine Unterstützung bis zum vierfachen Betrage derjenigen Monatsgage, von welcher zuletzt Beitrag entrichtet worden ist.

Pension. Jedes Mitglied, das mindestens für drei Jahre die statutenmäßigen Beiträge gezahlt hat und durch Krankheit oder durch Altersschwäche oder in Folge von Verletzung ganz invalide[1] wird, erhält eine jährliche Pension. Die Höhe dieser Pension beträgt 25 %

[1] Als ganz invalide wird ein Seemann schon dann angesehen, wenn er zwar noch am Lande sein Brot verdienen kann, aber nicht mehr imstande ist, seinen Beruf als Seemann fortzusetzen.

Digitized by Google

des Jahreseinkommens und steigt nach Ablauf des achten Beitragsjahres mit Vollendung jedes weiteren Beitragsjahres um 1½ % bis zum Höchstbetrage von 50 %. Als Jahreseinkommen gilt der zwölfache Betrag derjenigen Monatsgage, von welcher zuletzt Beitrag entrichtet worden ist. Von der Pension werden die auf Grund der reichsgesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung bewilligten Renten gekürzt, dagegen werden Invaliden- und Altersrenten aus der Invalidenversicherung von der Pension nicht in Abzug gebracht.

Die Seemannskasse hat zur Zeit als Pensionäre 45 Kapitäne und Deckoffiziere, 159 von der Deckmannschaft (Bootsleute, Zimmerleute, Steurer, Segelmacher, Matrosen usw.), 7 Zahlmeister und Ärzte, 44 Maschinisten, 121 vom Heizerpersonal (Lagermeister, Heizer, Kohlenzieher), 35 vom Küchenpersonal, 67 vom Bedienungspersonal, 12 Flußschiffer und 29 Landangestellte, die zum Teil früher dem Seemannsstande angehört haben. Die Gesamtzahl der Pensionäre beträgt zur Zeit 519.

Sterbegeld. Stirbt ein noch nicht pensioniertes Mitglied, das mindestens für drei Jahre die statutenmäßigen Beiträge geleistet hat, so erhalten dessen Kinder, unter 16 Jahre alt, ein Kapital ausgezahlt, welches drei Mal dem Betrage derjenigen Monatsgage gleichkommt, von welcher zuletzt Beitrag entrichtet worden ist und außerdem eine jährliche Pension nach den Bestimmungen der Witwen- und Waisenpensionskasse des Norddeutschen Lloyd. Hinterläßt der Verstorbene keine Witwe oder keine weniger als 16 Jahre alten Kinder, so wird an seine Eltern (oder wenn ihm eine unverheiratete unversorgte Tochter oder Schwester den Haushalt führte, an diese), wenn er einziger Ernährer war, ein Kapital ausgezahlt, das dem zwölffachen Betrag der letzten Monatsgage gleichkommt. Der den Eltern zustehende Anspruch auf das Kapital ist jedoch ausgeschlossen, wenn ihnen aus Anlaß des Unfalls, der den Tod des Mitglieds herbeigeführt hat, auf Grund der reichsgesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung eine Rente zusteht. Dabei ist zu bemerken, daß in den meisten Fällen der Reeder gemäß § 64 der S.O. die Bestattungskosten zu tragen hat, so daß das von der Seemannskasse zu zahlende Kapital zur Bestreitung der Beerdigungskosten nicht in Anspruch genommen wird.

Witwen- und Waisen-Pension. Stirbt ein Mitglied, welches mindestens für drei Jahre die statutenmäßigen Beiträge geleistet hat, so erhält seine Witwe bis zu ihrem Tode oder ihrer Wiederverheiratung eine jährliche Pension, die das dreifache der letzten Monatsgage beträgt.

Digitized by Google

Im Falle der Wiederverheiratung erhält die Witwe den dreifachen Betrag ihrer Jahrespension als Abfindung. Wenn ein Anspruch auf Witwen-Pension nicht besteht oder erloschen ist, so erhalten die Kinder des Verstorbenen bis zum zurückgelegten 16. Lebensjahre eine Waisen-Pension. Diese ist für mehrere Kinder zusammen der Witwen-Pension gleich und beträgt für ein Kind deren Hälfte. Etwaige auf Grund der reichsgesetzlichen Bestimmungen über Unfallversicherung gewährte Unfallrenten werden auch von diesen Pensionen gekürzt. Die Zahl der Pensionäre der Witwen- und Waisen-Pensionskasse beträgt z. Zt. 210. Von den verstorbenen Ernährern waren 24 Kapitäne und Deckoffiziere, 3 Zahlmeister, 50 Bootsleute, Zimmerleute, Steurer, Segelmacher und Matrosen, 24 Maschinisten, 39 Lagermeister, Heizer und Kohlenzieher, 21 vom Küchenpersonal, 24 vom Bedienungspersonal, 5 Flußschiffer und 20 Landangestellte, die zum Teil früher dem Seemannsstande angehört haben.

Erwähnt sei hier noch, daß es neu in die Kasse eintretenden Mitgliedern freisteht, für drei Jahre zurück Beiträge zu entrichten, um dadurch sofort die vollen Rechte zu erlangen."

Die Leistungen der Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd stehen in ihrer Höhe wohl einzig da. Außer den sonstigen Vorteilen wird vor allem eine Pension gewährt, die bis zur Hälfte des Gesamtgehalts geht. Dabei ist der Gesamtgehalt in sehr liberaler Weise auf das Zwölffache der Monatsheuer festgesetzt, auch werden sonstige Nebeneinnahmen berücksichtigt. Eine sehr wichtige Bestimmung, die den eigentümlichen Verhältnissen des Seemannsberufs gerecht wird, ist die, daß die Rechte eines aus der Kasse Ausgeschiedenen mit der früheren anrechnungsfähigen Beitragszeit wieder aufleben, wenn der Ausgeschiedene innerhalb 4 Jahren vom Tage des Ausscheidens an wieder beim Norddeutschen Lloyd angestellt wird. Jeder Seemann kann also, falls er vorübergehend beim Norddeutschen Lloyd keine Anstellung findet, in der Zwischenzeit auf anderen Schiffen Arbeit suchen, ohne daß ihm seine Rechte an die Pensionskasse verloren gehen. Wer das sechzigste Lebensjahr überschritten und eine Beitragszeit von 20 Jahren hinter sich hat, ist auch ohne Dienstunfähigkeit pensionsberechtigt.

Die Leiter der Organisation der Seeleute erheben gegen die Kasseneinrichtungen des Norddeutschen Lloyd in erster Linie die Einwendungen, die von seiten der Arbeiter überhaupt gegen derartige Wohlfahrtseinrichtungen erhoben werden. Sie werfen ihnen vor, daß sie nur dem Interesse der Unternehmer dienten, indem sie die Arbeiter hinderten, sich an Bestrebungen zur Besserung ihrer Lage zu betätigen. Wenn sich ein

Digitized by Google

Schiffsmann durch offenes Bekenntnis seiner politischen Überzeugungen oder durch Vertreten berechtigter Arbeiterforderungen mißliebig mache, so bekomme er unter Umständen keine Heuer mehr und verliere damit auch alle Rechte an die Pensionskasse, zu der er Jahre lang erhebliche Beiträge geleistet habe. Je länger er im Dienste der Gesellschaft sei, desto unterwürfiger und innerlich unfreier werde er, denn umso größer werde auch der wirtschaftliche Nachteil, den ein offenes Bekenntnis seiner Ansichten zur Folge haben könne. Mit solchen älteren Leuten glaubten sich manche Vorgesetzte alles erlauben zu dürfen. Das Bestehen der Wohlfahrtseinrichtung verhindere daher die gesunde Entwicklung der Organisation, die allein imstande sei, den Seeleuten eine wirksame Besserung zu gewährleisten.

Weiter wurde bemerkt, daß die großen Vorteile der Kasse hauptsächlich auf Kosten der Arbeiter erreicht würden. Der Beitrag von 5% betrage im Jahr für einen Heizer 35—40 Mk., also das 7—8fache des Beitrags für die Invalidenversicherung des Reichs. Der Beitrag der Reederei erreiche die Höhe der Arbeiterbeiträge nicht. Die als Beitrag der Reederei angegebene Summe enthalte auch die für Krankenbehandlung kraft Gesetzes aufzuwendenden Beträge. Ferner bringe es das seemännische Leben mit sich, daß ein großer Teil der Schiffsleute die Seeschiffahrt in den mittleren Jahren ganz aufgebe, womit er auch alle Vorteile der Kasse verliere. Am meisten seien die zahlreichen Unverheirateten benachteiligt, die $2^1/_2$% ihres Lohnes für ihre verheirateten Kollegen bezahlen müßten.

Als ungerechtfertigt wurde es bezeichnet, daß den Schiffsleuten nicht der mindeste Einfluß auf die Verwaltung der Kasse zustehe. Es bestehe zwar eine Kommission, diese sei aber nur aus Beamten und Offizieren zusammengesetzt. Bei den großen Summen, welche die Schiffsleute für die Kasse aufbrächten, sei es ein Gebot der Billigkeit, ihnen auch einen Einblick in die finanzielle Gebarung zu gewähren. Wie die Verhältnisse jetzt lägen, seien sie nicht imstande, festzustellen, ob die von den Schiffsleuten gezahlten Beiträge auch diesen selbst und nicht vielmehr Offizieren, Maschinisten oder am Lande und in dem Bureau Beschäftigten zu gute kämen. Im einzelnen wurde noch über die Handhabung einer im Statut der Witwenkasse getroffenen Bestimmung geklagt. Im § 10 sei nämlich festgesetzt, daß eine Witwe, die sich nachweislich einem liederlichen Lebenswandel hingebe, ihrer Pension verlustig gehe. Diese Bestimmung komme auch dann in Anwendung, wenn eine Witwe Mutter eines unehelichen Kindes werde, d. h. also, wenn sie einer Unterstützung am meisten bedürfe

Digitized by Google

Von diesen Einwendungen scheint mir derjenige berechtigt, der sich auf den Mangel einer Beteiligung der Schiffsleute an der Kassenverwaltung bezieht. Im übrigen liegen gerade bei der Seeschiffahrt meines Erachtens diejenigen Bedenken nicht vor, die man nicht mit Unrecht gegen die Wohlfahrtseinrichtungen mancher Unternehmungen im Binnenlande erheben kann. Dort kann man vielfach in der Tat sagen, daß sich die freiwilligen Aufwendungen des Unternehmers durch die Macht, die er über die Arbeiter gewinnt und die vielfach zur Erschwerung von Lohnbewegungen gebraucht wird, reichlich bezahlt machen. Bei der Seeschiffahrt treffen jedoch diese Erwägungen nicht zu, weil hier eine Stellungsveränderung außerordentlich erleichtert ist und weil die Lohnhöhe weniger von den Verhältnissen des betreffenden Betriebs als von denen des Weltmarkts abhängt. Tatsächlich bezahlt auch der Lloyd an der Weser die höchsten Heuern, wenn wir von den vielfach anders liegenden Verhältnissen in der Hochseefischerei absehen. Daß die Reederei die starke Stellung, die ihr das Bestehen der Kasse gegenüber den Schiffsleuten gewährt, zu Maßregelungen politisch mißliebiger Persönlichkeiten oder zu einer planmäßigen Unterdrückung der Organisation benutze, daß ferner ältere Arbeiter absichtlich schlecht behandelt würden, um sie nach einer bei ähnlichen Einrichtungen des Binnenlandes vorkommenden Manier zum Aufgeben ihrer Stellung zu veranlassen, wurde nicht behauptet. Überhaupt scheint sich die Reederei im Gegensatz zu der Stellung, die sie neuerdings dem Hafenarbeiterverband gegenüber eingenommen hat, gegen den Verband der Seeleute bis jetzt neutral verhalten zu haben. Ungerechtfertigt ist ferner der Vorwurf, daß der Beitrag der Reederei auch dazu diene, die Kosten der Krankenunterstützung zu decken. Dies ist vielmehr, wie mir von maßgebender Seite mitgeteilt wurde, nur insofern der Fall, als es sich um eine Krankenunterstützung handelt, die über die gesetzliche Fürsorgepflicht des Reeders hinausgeht (namentlich bei Überschreitung der 13 Wochen). Im allgemeinen wird also das Urteil über die Kasseneinrichtungen des Norddeutschen Lloyd günstig lauten müssen.

An die obligatorische Einführung solcher Kassen für die ganze deutsche Seeschiffahrt ist aber vorläufig nicht zu denken, da man anderen Reedereien so hohe Beiträge nicht zumuten kann. Die vernommenen Schiffsleute erkannten die großen Leistungen der Kasse an und wären wohl mit ihrer Beseitigung nicht einverstanden gewesen. Zweifellos hat das Bestehen der Kasse ungemein mit dazu beigetragen, daß der Norddeutsche Lloyd einen einzig dastehenden festen Stamm von Matrosen und Heizern besitzt, was auch im Interesse der Sicherheit des Schiffsverkehrs begrüßt werden

Digitized by Google

muß. Über die Länge der Dienstzeit bei den einzelnen Chargen gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

Dienstalter der Mannschaften des Norddeutschen Lloyd.

	Kapitäne	Steuerleute, Zahlmeister, Ärzte	Maschinisten	Decksleute	Maschinenpersonal	Übriges Personal	Insgesamt
Im 1. Jahre im Dienst . .	—	95	21	592	760	843	2311
" 2. " " " . .	—	77	13	244	404	411	1149
" 3. " " " . .	—	53	19	173	231	320	796
" 4. " " " . .	2	34	24	117	152	216	545
" 5. " " " . .	3	21	22	100	144	167	457
" 6. " " " . .	—	17	12	63	88	129	309
" 7. " " " . .	—	23	9	62	89	103	286
" 8. " " " . .	—	8	13	32	55	71	179
" 9. " " " . .	—	11	8	44	53	76	192
" 10. " " " . .	—	6	22	27	64	115	234
vom 10.—15. Jahre im Dienst	5	59	68	130	201	334	797
" 15.—20. " " "	35	13	43	37	63	130	321
" 20.—25. " " "	16	5	26	14	26	38	125
über 25 Jahre im Dienst . .	4	2	19	6	4	12	47
Zusammen	65	424	319	1641	2334	2965	7748

Abgesehen von den Offizieren waren also von den Decksleuten über 11 %, von dem Maschinenpersonal über 13 % und von dem übrigen Personal über 17 % der Mannschaften mehr als 10 Jahre im Dienste der Gesellschaft. Der geringere Prozentsatz bei den Decksleuten erklärt sich daraus, daß viele Matrosen Offiziere geworden oder auch, wie die Aufwärter, in Stellen übergegangen sind, die in unserer Aufstellung zum übrigen Personal gerechnet wurden. Keine Reederei der Welt dürfte ein ähnlich günstiges Resultat aufweisen.

Die Seemannsmission. Die bedeutendste aller allgemeinen Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute ist die evangelische Seemannsmission. Ich entnehme einer Artikelserie des Seemannspastors Karl Büttner folgende Angaben über ihre Entstehung und ihre Wirksamkeit:

Während in England schon um Ende des 18. Jahrhunderts Bestrebungen auftauchten, die auf eine sittliche Hebung des verwahrlosten Seemannsstandes abzielten, gehört die Begründung der Deutschen Seemannsmission der jüngsten Zeit an. Zwar hatte schon Wichern auf die traurige, sittlich-religiöse Not unter den Hamburger Matrosen warnend hingewiesen, aber den schüchternen Versuchen, die in den fünfziger und sechziger Jahren zu ihrer Abhilfe gemacht wurden, war keine Dauer be-

Digitized by

schieden. Das Verdienst, die erste brauchbare Organisation der deutschen Seemannsmission ins Leben gerufen zu haben, gebührt dem Leiter der deutsch-evangelischen Gemeinde zu Sunderland in England, dem Pastor F. M. Harms. Unterstützt von dem Zentralausschuß für Innere Mission gelang es ihm, die Bildung eines „Generalkomitees für deutsch-evangelische Seemannsmission" in Schottland (1884) und England (1885) durchzusetzen, die mehrere Stationen in England errichtete. In Deutschland beschloß die Delegiertenkonferenz der lutherischen Vereine für Innere Mission im Jahre 1886 in Hannover, einen „Geschäftsführenden Ausschuß für die kirchliche Versorgung deutscher Seeleute" zu bilden, dessen Vorort Hannover wurde. In seinem Auftrage begann im Jahre 1887 Pastor Jungclaußen seine Tätigkeit unter den deutschen Seeleuten in Cardiff, Barry, Swansea, Penarth und Newport als der erste eigentliche Seemannspastor im Hauptamte. Die großen Erfolge seiner Tätigkeit bestimmten den geschäftsführenden Ausschuß, auf die Anstellung von Seemannspastoren in allen großen Hafenstädten hinzuwirken. Im Jahre 1891 ging Pastor Jungclaußen als Seemannspastor nach Hamburg, im Jahre 1896 wurde eine Hauptstation in Bremerhaven-Geestemünde errichtet. Neben den „geschäftsführenden Ausschuß" der lutherischen Vereine trat im Jahre 1895 das „Komitee für evangelische Seemannsmission in Berlin", eine direkte Schöpfung des Zentralausschusses für Innere Mission. Jetzt sind in mehreren ausländischen Häfen (Antwerpen, Leith, South Shields, London, Genua, Buenos Ayres, Capstadt usw.) Seemannspastoren im Hauptamte angestellt, in anderen befinden sich Seemanns- und Hafenmissionare sowie besondere Stationen im Anschluß an die bestehenden deutschen kirchlichen Gemeinden. Die Mittel fließen dem „geschäftsführenden Ausschuß" aus den Beiträgen der lutherischen Inneren Missionsvereine von Hannover, Braunschweig, Sachsen, Schleswig-Holstein, Oldenburg, Hamburg, Bayern, Frankfurt a. M. und aus einer Kollekte in Lübeck zu. Im Jahre 1900 betrug die Einnahme etwa 25 000 Mk.: 4 Seemannspastoren, 3—4 Gehilfen, 4 Hausväter der Seemannsheime, 3 Verwalter der selbständigen Lesezimmer, 4 Beamte der Heuerbureaus im Fischereihafen zu Geestemünde waren im Dienste des Ausschusses tätig. Der Etat des Berliner Komitees betrug im Jahre 1899 etwa 30 000 Mk. Die großartigste Schöpfung des Hannoverschen Ausschusses sind die beiden Seemannsheime in Bremerhaven und beim Fischereihafen in Geestemünde.

Die Hafenstädte, insbesondere das vorwiegend reformierte Bremen stehen dem Hannoverschen Ausschuß fern, jedenfalls fließt nur ein geringer

Digitized by Google

Teil der verwendeten Summen dorther. Die Reeder und die großen Reedereigesellschaften tragen als solche nicht zur Seemannsmission bei, nur zu dem in Bremerhaven errichteten Seemannshaus sind von einzelnen Bremer Kaufleuten erheblichere Beiträge geleistet worden. Auch hat der Bremer Verein für Seemannsheime dem Bremerhavener Seemannshaus einen namhaften Jahresbeitrag gewährt. Auf die Leitung der Seemannsmission haben die Reeder selbstverständlich nicht den mindesten Einfluß.

Ziel der Seemannsmission ist es, die Seeleute dem kirchlichen Leben zu erhalten oder wieder dafür zu gewinnen und eine geistige und sittliche Hebung des Seemannsstandes herbeizuführen. Zu diesem Zwecke werden die Seeleute im Hafen und auf den Schiffen aufgesucht, wo Gelegenheit zu freundlichem Zuspruch ist, es werden erbauliche, für das Verständnis des Seemanns geeignete Schriften verteilt, vor allem aber regelmäßige Gottesdienste — meist am Lande, seltener auf Schiffen — abgehalten. Besonderen Zuspruchs erfreuen sich die von der Seemannsmission veranstalteten Weihnachtsabende. Zur Förderung dieser Missionstätigkeit wurde im Jahre 1893 versucht, einen Bund christlicher Seeleute zu gründen. Ähnliche Bestrebungen verfolgt der neuerdings in Bremen von Pastor Büttner begründete Verein „Willehad", ein aus Seeleuten bestehender Männer- und Jünglingsverein. Als wichtigste Aufgabe hat es die Seemannsmission mit Recht betrachtet, die Seeleute dem demoralisierenden Einflusse der Hafenkneipen und Herbergen, die ihnen in Zeiten der Arbeitslosigkeit bisher die einzige Zuflucht boten, zu entziehen. Daher hat sie überall zugleich mit einem Lokal für den Gottesdienst auch ein Lesezimmer errichtet, das den Seeleuten eine geistig anregende und sittlich fördernde Bleibstätte bieten soll. Mehrere Seeleute, darunter auch organisierte, haben sich mir gegenüber über diese Lesezimmer mit großer Anerkennung geäußert. Im Gegensatz zu den Lesezimmern sind die Seemannsheime dazu bestimmt, den Seeleuten einen dauernden Aufenthaltsort zu bieten. Grundsätzlich sind sie nur für „ordentliche, gute und zahlungsfähige" Seeleute bestimmt, sittlich heruntergekommene, arbeitsscheue Seeleute will man fern halten. Eine sittlich straffe Hausordnung soll überall herrschen, jedoch verbunden mit unbedingter Achtung der individuellen Freiheit des Seemanns in religiöser Beziehung. Die scharfe Betonung des Grundsatzes, daß die Seemannsheime nur für die guten und ordentlichen Seeleute bestimmt sind, könnte bei einer Mission, die sich aller und gerade der sittlich gefährdeten Seeleute in erster Linie annehmen will, befremdlich erscheinen. Der Grundsatz ist jedoch, wie mir mitgeteilt wurde, der in englischen Seemannsheimen gemachten Erfahrung

Digitized by Google

entsprungen, daß ein in dieser Hinsicht nicht vorsichtig geleitetes Institut leicht in Verruf kommt und dann zum Sammelpunkt arbeitsscheuen Gesindels herabsinkt. Der Standpunkt wird von der Organisationsleitung des Seemannsverbandes aufs schärfste bekämpft. Eine besondere Fürsorge widmet die Seemannsmission auch überall, wo es nötig ist, besonders aber im Auslande, der Stellenvermittlung. In Geestemünde hat sie ein eigenes, vorwiegend für Fischdampfer bestimmtes Heuerbureau eingerichtet, das an anderer Stelle näher beschrieben ist[1]. Besonders hervorzuheben ist ferner die wirksame Beförderung des Sparsinns, von der die Berichte der Seemannsmission Zeugnis ablegen. Überall und namentlich im Auslande sucht sie die Seeleute dazu zu bewegen, ihre ersparten Heuern nach Hause zu senden. Durch ihre unermüdliche Tätigkeit sind Hunderttausende vor zweckloſem Vergeuden bewahrt worden. So sind von dem kleinen Seemannsheim in Cardiff in 9 Jahren über 170 000 Mk. ersparte Löhne nach Hause gesandt worden, von Antwerpen in 7 Jahren 89 000 Mk.!

Das Organ der Seemannsmission ist der monatlich in Bremen erscheinende „Rechte Kurs". Die Seemannsmission ist von dem Organ des Seemannsverbandes, dem „Seemann", mehrfach in grober Weise angegriffen worden. Insbesondere wurde ihr vorgeworfen, daß sie ganz im Dienste der Reederinteressen tätig sei. Bei den von mir vernommenen Seeleuten konnte ich eine Voreingenommenheit gegen die Seemannsmission nicht feststellen. Im Gegenteil erkannten viele ihre Tätigkeit, namentlich die im Auslande, an. Es wurde bemerkt, daß sie nirgends aufdringlich hervortrete und daß man ihre Veranstaltungen gern benutze. Die feindselige Stellung der Leiter des Seemannsverbandes zur Seemannsmission dürfte in erster Linie auf die in der Sozialdemokratie überhaupt vorherrschende Abneigung gegen kirchliche Bestrebungen zu erklären sein. Wenn diese Abneigung hier stärker und offener hervortritt, so liegt der Grund vielleicht darin, daß die Seemannsmission weit mehr als irgend eine andere kirchliche Veranstaltung gezwungen ist, sich auch der materiellen Fürsorge zu widmen, so durch ihre Stellenvermittlung, durch ihre Seemannsheime ꝛc. Man sieht daher in ihr einen gefährlichen Gegner, zumal der Gedanke, eine christliche Seemannsgewerkschaft zu gründen, mehrfach besprochen worden ist. (So z. B. in vorläufig ablehnendem Sinne in dem Flugblatt: Prinzipielles zur Arbeit der Deutschen Seemanns-

[1] Siehe die Arbeit des Hafenmeisters Tuge: Die Seefischerei in Geestemünde. Schriften des Vereins f. Sozialpol. Band 103 I.

Digitized by Google

mission von Seemannspastor Reimers-Hamburg.) Im übrigen haben einige Hauptleiter der Seemannsmission, so namentlich Pastor Büttner und Pastor Reimers die Wichtigkeit, ja Notwendigkeit einer Organisation der Seeleute stets betont, wenn sie auch dem Seemannsverbande und der ausgesprochen kirchenfeindlichen Leitung desselben entgegengetreten sind. Es ist zu hoffen, daß man, wenn sich die Gemüter wieder beruhigt haben, zu einer gegenseitigen Verständigung oder wenigstens zur Achtung des beiderseitigen Standpunkts gelangen wird. Die großen Verdienste, die sich die Seemannsmission um die Seeleute im Auslande erworben hat, wird auch der Seemannsverband nicht auf die Dauer leugnen können. Noch bleibt hier ein reiches fruchtbringendes Feld der Tätigkeit übrig und ein dauernder Gegensatz zwischen Mission und Gewerkschaft ist, wie die Verhältnisse in England zeigen, in der Natur der Verhältnisse keineswegs begründet. Was an persönlichem Gegensatz vorhanden sein mag, wird durch die Logik der Tatsachen mit der Zeit verschwinden. Davon, daß viele Seeleute ein starkes religiöses Bedürfnis empfinden, habe ich mich selbst überzeugen können.

Der Bremer Verein für Seemannsheime, dessen Entstehung hauptsächlich den Bemühungen der Reeder zu verdanken ist, hat sich die Aufgabe gestellt, Seemannsheime in Bremerhaven und Bremen zu errichten und zu betreiben. Nach den Statuten wird der Verein ferner darauf bedacht sein, das Wohl der Seeleute zu fördern, insbesondere durch Entgegennahme von Sparbeträgen, durch Nachweis zuverlässiger Quellen für den Ankauf ihrer Ausrüstung und sonstigen Bedarfs, wie durch Beschaffung von Stellen. Die Gründung des Vereins, der am 14. April 1896 die Rechte einer juristischen Person erhielt, wurde dadurch ermöglicht, daß ihm die Behörde für den Wasserschout aus dem Überschuß der von den Reedern bezahlten Gebühren für die Anmusterungen einen Betrag von 200 000 Mk. zuweisen konnte. (Vergl. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1896 S. 262.) Die hauptsächlich aus Reedern bestehenden Vereinsmitglieder brachten gleichfalls eine erhebliche einmalige Summe auf. Aus dem Vermögen des Vereins wurde das Seemannsheim in Bremen errichtet, von dem schon im Abschnitt Anheuerung die Rede war. Außerdem wird in Bremerhaven das Seemannshaus der Seemannsmission unterstützt, das die Errichtung eines besonderen Seemannsheims dort überflüssig gemacht hat. Vorsitzender des Vereins ist der den Vorsitz der Behörde für den Wasserschout führende Senator Schultz in Bremen. Außer den Zinsen seines Vermögens hat der Verein noch Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen und

Digitized by Google

aus der schon erwähnten Schiffsjungenmeldestelle. Die Verwaltung des Seemannsheims hat wegen der nicht auf den Geldverdienst, sondern auf die Wohlfahrt der Seeleute abzielenden Geschäftsführung zeitweilig (trotz des schuldenfreien Grundstücks) noch Zuschüsse erfordert; gegenwärtig balanzieren Ausgaben und Einnahmen.

Sorge für Lektüre. Einer der wichtigsten Wohlfahrtszwecke ist die Beschaffung ausreichender und geeigneter Lektüre, sowohl für die Reise, wie für die oft länger andauernden arbeitslosen Zeiten in den Seehäfen. Der Schiffsmann hat im allgemeinen ein großes Bedürfnis nach geistiger Unterhaltung und Belehrung. Namentlich bei längeren Segelschiffsreisen wird der Mangel an Lektüre außerordentlich lebhaft empfunden. Ein organisierter Seemann erzählte mir, er habe bei einer solchen Reise in Ermangelung anderer Lektüre das neue Testament dreimal von Anfang bis zu Ende durchgelesen, ein anderer: es sei einmal als einziger Lesestoff nur noch eine alte Zeitung vorhanden gewesen und diese sei schließlich von Hand zu Hand gegangen und immer wieder von neuem gelesen worden. Wenn von einem Hamburger Reeder behauptet worden ist, daß die Seeleute keine geistigen Bedürfnisse hätten, so steht das nach meiner Erfahrung in schroffem Widerspruche mit den Tatsachen. In Bremen sind verschiedene Versuche gemacht worden, diesem Lesebedürfnisse entgegen zu kommen. Einige Reedereien, namentlich Segelschiffreedereien haben auf ihren Schiffen Bücherkisten, deren Bücher von Steuerleuten an die Mannschaften abgegeben werden. Ähnliche Kisten hatte eine Zeitlang die auf gemeinnützigem Gebiete ungemein tätige Bremer Sparkasse eingerichtet. Der Verein für Innere Mission in Bremen hat die Vermittlung von Lesestoff bei den auf Leuchttürmen, Wacht- und Feuerschiffen stationierten Mannschaften (etwa 100 Mann) in die Hand genommen und liefert ihnen gleichfalls eifrig gelesene Bücherkisten. Leider steht der weiteren Ausbreitung dieses Bücherkistenwesens der Umstand entgegen, daß die Bücher einer außerordentlich raschen Abnutzung unterliegen und massenhaft verloren gehen. Von verschiedenen Seiten wurde auch bemerkt, daß die Kapitäne recht wenig Interesse für die Versorgung ihrer Mannschaften zeigten. Sie unterließen es, die Kisten herstellen oder reparieren zu lassen, Bücher auszutauschen, auf sorgfältige Behandlung zu achten ꝛc. Manche reservierten die Kiste wieder nur für den Gebrauch der Offiziere. Die Bremer Sparkasse hat daher jetzt die Lieferung von Bücherkisten eingestellt und den vorhandenen Rest an Büchern an die neubegründete Volkslesehalle zur weiteren Vermittlung abgegeben. Neuerdings sucht man das Lese-

Digitized by Google

bedürfnis der Schiffsleute mehr dadurch zu befriedigen, daß man ihnen gebrauchte Bücher mitgibt, auf deren Rückgabe ganz verzichtet wird. Dazu eignen sich namentlich die vielen im Binnenlande kursierenden Familienzeitschriften. Die Seemannsmission sammelt solche Bücher in der Zentralstelle in Hannover und liefert sie an die einzelnen Seemannslogis der Schiffe. Wie groß der Umfang dieser Tätigkeit ist, mag daraus entnommen werden, daß schon über 2000 Bücherpakete abgegeben wurden. Außerdem ist im Seemannshaus in Bremerhaven eine kleine Bibliothek eingerichtet, aus der Bücher gegen Hinterlegung eines Pfandes an solide Seeleute verliehen werden. An Land sorgt die Seemannsmission durch ihre Lesezimmer im In- und Auslande für Lesestoff. Die Lesezimmer gewähren auch Gelegenheit zum Schreiben und die Angestellten der Mission nehmen sich der Beförderung der Briefe an.

Im Bremer Seemannsheim entfaltet der Heimverwalter, Kapitän a. D. Wolters, eine ähnliche Tätigkeit, klagt aber ebenfalls über mangelndes Entgegenkommen der Kapitäne. Bücher seien in genügender Anzahl zu erhalten.

Persönliche Verhältnisse der Schiffsleute.

Alter der Schiffsleute. — Familienstand der Schiffsleute. — Häusliche Verhältnisse. — Heimat der Schiffsleute. — Staatsangehörigkeit. — Militärverhältnisse.

Alter der Schiffsleute. Die schon mehrfach erwähnten Schiffslisten der Volkszählung vom Dezember 1900 in Verbindung mit den Haushaltungslisten der gleichzeitigen Volkszählung im Bremischen Staate gewähren die Möglichkeit, über einige für die Erkenntnis der persönlichen Verhältnisse der Schiffsleute wichtige Punkte eine umfassende Auskunft zu geben. Diese Punkte sind vor allem das Alter und der Familienstand. Leider hat sich die Erhebung in den Schiffslisten nicht auf den Geburtsort, sondern nur auf die Staatsangehörigkeit erstreckt, so daß über eine andere Frage von entscheidender Wichtigkeit: die Herkunftsländer, aus denen sich die Schiffsbevölkerung rekrutiert, keine genauen Angaben gemacht werden können. In den folgenden Tabellen sind nur die auf den Bremischen Schiffen selbst — im Auslande oder im Inlande — gezählten Personen berücksichtigt worden. Bei den am Lande gezählten war die Charge und die Zugehörigkeit zur Bremischen Flotte nicht mit genügender Sicherheit festzustellen.

Digitized by Google

Alter der Schiffsmannschaft auf der Bremischen Handelsflotte (einschließlich der nicht Deutschen weißer Rasse).

Alter	Kapitäne und Steuerleute	Ingenieure, Maschinisten und Maschinisten-Assistenten	Deckleute	Heizer, Kohlenzieher, Schmierer	übrige	Insgesamt
13 Jahre	—	—	2	—	1	3
14 "	—	—	38	—	4	42
15 "	—	—	119	—	16	135
16 "	1	—	181	2	38	222
17 "	1	2	252	16	75	346
18 "	1	7	284	72	113	477
19 "	2	37	297	137	140	613
20 "	4	38	278	139	154	613
21 "	9	43	228	126	149	555
22 "	30	42	172	96	108	448
23 "	55	30	200	105	163	553
24 "	55	40	197	166	157	615
25 "	62	42	216	158	163	641
26 "	71	41	191	144	180	627
27 "	63	40	142	125	150	520
28 "	56	55	144	141	140	536
29 "	60	42	115	90	112	419
30 "	69	51	120	93	99	432
31 "	67	52	97	88	100	404
32 "	73	49	96	67	100	385
33 "	54	31	68	48	78	279
34 "	58	44	87	61	70	320
35 "	59	23	74	51	52	259
36 "	44	25	48	51	57	225
37 "	43	22	69	37	53	224
38 "	44	21	43	35	66	209
39 "	33	18	40	31	45	167
40 "	46	28	51	30	42	197
41 "	32	29	27	24	40	152
42 "	25	24	47	14	33	143
43 "	37	20	23	16	24	120
44 "	26	10	34	9	22	101
45 "	29	13	37	12	25	116
46 "	26	16	19	11	27	99
47 "	32	6	25	9	17	89
48 "	38	5	33	8	21	105
49 "	14	10	18	3	17	62
50 "	20	7	21	9	12	69
51 "	16	3	17	4	14	54
52 "	14	6	19	2	16	57
53 "	10	5	12	1	8	36
54 "	11	—	14	3	10	38
55 "	10	8	6	2	5	31
56 "	9	2	2	3	4	20
57 "	7	1	4	2	5	19
58 "	10	—	8	—	2	20
59 "	9	1	2	2	4	18
Übertrag	1435	989	4217	2243	2931	11 815

Digitized by Google

Alter	Kapitäne und Steuerleute	Ingenieure, Maschinisten, und Maschinisten-Assistenten	Deckleute	Heizer, Kohlenzieher, Schmierer	Übrige	Insgesamt
Übertrag	1435	989	4217	2243	2931	11 815
60 Jahre . . .	7	5	7	1	10	30
61 = . . .	5	1	4	—	3	13
62 = . . .	2	—	2	—	1	5
63 = . . .	3	—	2	2	3	10
64 = . . .	3	1	5	—	2	11
65 = . . .	1	—	1	—	—	2
66 = . . .	3	—	—	—	1	4
67 = . . .	1	—	1	—	1	3
68 = . . .	2	—	—	—	—	2
69 = . . .	1	—	1	—	—	2
70 = . . .	1	—	—	—	—	1
71 = . . .	—	—	—	—	—	—
72 = . . .	1	—	—	—	—	1
unbekannt . . .	12	6	34	14	8	74
	1477	1002	4274	2260	2960	11 973
oder						
unter 20 Jahren	9	84	1451	366	541	2 451
21—25 =	211	197	1013	651	740	2 812
26—30 =	319	229	712	593	681	2 534
31—35 =	311	199	422	315	400	1 647
36—40 =	210	114	251	184	263	1 022
41—45 =	149	96	168	75	144	632
46—50 =	130	44	116	40	94	424
51—55 =	61	22	68	12	53	216
56—60 =	42	9	23	8	25	107
61—65 =	14	2	14	2	9	41
66—70 =	8		2	—	2	12
über 70 =	1	—	—	—	—	1
unbekannt . . .	12	6	34	14	8	74
	1477	1002	4274	2260	2960	11 973

Von je 100 Personen der betreffenden Charge standen im Alter von

unter 20 Jahren	0,6	8,4	33,9	16,2	18,2	20,5
21—25 =	14,3	19,7	23,7	28,8	25,0	23,5
26—30 =	21,6	22,8	16,7	26,3	23,0	21,2
31—35 =	21,1	19,9	9,9	13,9	13,5	13,8
36—40 =	14,2	11,4	5,9	8,1	8,9	8,5
41—45 =	10,1	9,5	3,9	3,3	4,9	5,3
46—50 =	8,8	4,4	2,7	1,8	3,2	3,5
51—55 =	4,1	2,2	1,6	0,5	1,8	1,8
56—60 =	2,8	0,9	0,5	0,4	0,8	0,9
61—65 =	1,0	0,2	0,3	0,09	0,3	0,3
66—70 =	0,5	—	0,05	—	0,07	0,1
über 70 =	0,07	—	—	—	—	0,01
unbekannt . . .	0,8	0,6	0,8	0,6	0,3	0,6

Digitized by Google

In der vorstehenden Tabelle sind zu den Decksleuten auch die Bestleute, Bootsleute, Zimmerleute, Segel- und Netzmacher, Steurer, Leichtmatrosen, Jungmänner und Jungen gerechnet worden. Die Tabelle und noch mehr die angehängten Verhältnisberechnungen zeigen, daß vom 30., besonders aber vom 35. Jahre an ein auffallender Rückgang in der Zahl der beschäftigten Personen eintritt. Er ist vom 30. Jahre an am stärksten bei den Decksleuten, während er bei dem unteren Maschinenpersonal erst nach dem 40. Jahre in voller Schärfe eintritt; bei den Offizieren, Maschinisten und beim Bedienungspersonal ist der Rückgang gleichmäßiger, aber immer noch sehr auffallend. Die geringe Besetzung der höheren Altersstufen beim Maschinenpersonal erklärt sich zum Teil dadurch, daß hier gerade in den letzten beiden Jahrzehnten eine gewaltige Zunahme der Berufstätigen stattgefunden hat. Die meisten Neueingestellten gehören aber naturgemäß den jüngeren Altersklassen an, so daß noch kein Beharrungszustand eingetreten ist. Von den Decksleuten ist ein Teil in die Offizierschargen übergegangen. Immerhin weicht der Altersaufbau des Maschinenpersonals, noch mehr freilich der der Decksleute, so sehr vom normalen ab, daß auf ein massenhaftes Verlassen des Berufs in reiferen Jahren geschlossen werden muß. Die Altersverteilung bei einigen anderen Berufen an Land, verglichen mit der bei den Seeleuten, war folgende:

Von je 100 in den folgenden Berufen im Bremischen Staate Tätigen

standen im Alter von:	männliche Berufstätige überhaupt	Arbeiter im Baugewerbe	Kaufleute, Kommis ꝛc.	weibliche Dienstboten	Seeleute
unter 20 Jahren	15,0	16,8	16,2	38,6	20,5
21—25 "	15,5	17,6	13,2	34,9	23,5
26—30 "	15,1	19,3	14,1	13,3	21,2
30—35 "	12,4	12,3	12,3	4,8	13,8
36—40 "	9,7	8,9	10,6	2,4	8,5
41—45 "	7,7	7,5	8,5	1,9	5,3
46—50 "	6,9	5,7	8,1	1,5	3,5
51—55 "	5,8	4,9	6,2	1,0	1,8
56—60 "	4,5	3,4	4,8	0,7	0,9
61—65 "	3,3	2,2	3,4	0,5	0,3
66—70 "	2,1	1,1	1,6	0,2	0,1
über 70 "	2,0	0,3	1,0	0,2	0,01
unbekannt . .	—	—	—	—	0,6

Hierbei ist zu bedenken, daß die Zahlen für die Seeleute auch die Offiziere umfassen. Für einzelne Kategorien, wie für die Decksleute, das untere Maschinenpersonal usw., ist das Verhältnis weit ungünstiger wie aus der ausführlicheren Tabelle über die Altersverhältnisse, hervorgeht.

Digitized by Google

Als Berufe, denen sich die Seeleute in vorgerückteren Jahren zuwenden, kommen hauptsächlich diejenigen in Betracht, die mit dem Schiffsbetrieb verwandt sind. Insbesondere werden viele Seeleute Hafenarbeiter, wobei sie ihr Einkommen wesentlich verbessern und die Möglichkeit gewinnen, eine Familie in den Hafenstädten zu ernähren. Für einen älteren Seemann, namentlich einen solchen der mittleren Chargen (Bootsmann usw.), bedeutet das freilich oft einen schweren Entschluß. Andere Seeleute wenden sich auch den in der Nähe des Hafens gelegenen Fabrikbetrieben zu (Ölfabriken usw.), Heizer und Kohlenzieher kommen hier leichter in einer ihrer früheren Tätigkeit entsprechenden Stellung unter. Endlich suchen auch viele ihr Glück in überseeischen Ländern oder kehren in ihre binnenländische Heimat zurück. Genaue Angaben lassen sich darüber nicht machen.

Natürlicherweise schwankt die Alterszusammensetzung je nach den Konjunkturen der Schiffahrt. In günstigen Zeiten müssen zahlreiche Arbeitskräfte aus anderen binnenländischen Berufen herangezogen werden, die vorwiegend im kräftigsten Alter stehen. In den letzten Jahrzehnten ist der Anteil sowohl der jüngeren wie der älteren Jahrgänge an der Gesamtzahl stark zurückgegangen. Zum Beweise mögen folgende Angaben des Bremischen Wasserschouts herangezogen werden, der seit dem Jahre 1881 Angaben über das Alter der Mannschaft auf Bremischen Schiffen nach fünf Altersklassen veröffentlicht.

Von je 100 auf Bremischen Schiffen angemusterter Schiffsleuten

standen im Alter von	im Jahre				
	1881	1886	1891	1896	1901
weniger als 20 Jahren . . .	18,7	18,5	21,5	15,4	16,4
20—30 = . . .	43,7	46,1	40,5	49,7	53,8
30—40 = . . .	24,1	23,7	19,3	24,4	20,8
40—50 = . . .	10,7	9,6	6,8	8,2	7,3
über 50 = . . .	2,8	3,1	1,9	2,3	1,7

Die Altersklassen vom 20. bis zum 30. Jahre sind also immer mehr angeschwollen, und im Jahre 1901 gehörten ihnen mehr als die Hälfte aller Schiffsleute (ohne Offiziere) an. Dagegen ist die Beteiligung der älteren Klassen verhältnismäßig immer mehr zurückgegangen, ebenso die der jüngsten.

Familienstand der Schiffsleute. Schon vielfach ist darauf hingewiesen worden, daß sich unter den Schiffsleuten im Verhältnis zur übrigen Bevölkerung nur wenige Verheiratete befinden. Die nachfolgenden Tabellen werden dies näher erweisen. Zu beachten ist dabei, daß sich

Digitized by Google

auch unter den Verheirateten ein großer, freilich nicht genau festzustellender Prozentsatz von solchen befindet, die ihre Familie entweder ganz verlassen haben oder wenigstens nicht in regelmäßiger wirtschaftlicher Beziehung zu ihr stehen. Dazu müssen wir alle diejenigen rechnen, deren Familien weiter im Binnenlande wohnen. Vielfach handelt es sich dabei um Fälle, in denen der Ehemann in der Heimat keinen genügenden Verdienst fand. Die Gesamtzahl der verheirateten Schiffsleute der Bremischen Flotte war (einschließlich 1241 Offizieren) 3008 Personen bei einer Gesamtzahl von 11 973 Personen. Weit ungünstiger wird jedoch das Verhältnis, wenn wir von den Offizieren absehen. Von den 9527 Mannschaften waren nämlich dann nur 1767, also etwas mehr als 18 %, verheiratet, ein ganz ungewöhnlich geringer Prozentsatz. Leider waren die Schiffslisten nicht sorgfältig genug ausgefüllt, so daß der Familienstand bei vielen unbestimmbar war. Diese sind unter „unbekannt" aufgeführt. Die farbigen Mannschaften sind nicht berücksichtigt. Nach den einzelnen Chargen war die Zahl der Ledigen, Verheirateten und Verheiratetgewesenen am 1. Dezember 1900 folgende:

	ledig	verheiratet	verw. oder geschieden	unbekannt	davon Ausländer		
					ledig	verheiratet	sonstige u. unbekannt
Kapitäne, Schiffsführer .	100	547	17	—	1	7	—
Steuerleute	520	267	6	2	4	7	1
Ingenieure u. Machinisten	553	427	18	4	9	15	2
Bootsleute und Steurer .	206	156	6	10	15	5	6
Schiffszimmerleute . . .	174	99	3	3	15	5	—
Segelmacher, Netzmacher .	93	34	4	3	26	5	2
Bestleute	8	10	—	—	—	—	—
Vollmatrosen	2133	345	17	79	507	34	62
Leichtmatrosen	455	2	—	17	64	2	15
Jungen	427	1	—	7	14	1	7
Heizer	935	302	10	89	34	22	56
Kohlenzieher	699	24	1	70	22	1	62
Schmierer	107	21	—	2	2	—	—
Köche	310	218	10	7	12	8	5
Aufwärter, Stewards ꝛc.	1436	362	50	39	22	7	25
übrige Schiffsbesatzung .	301	193	11	23	10	2	13
Zusammen	8457	3008	153	355	757	121	256

Zum Teil wird allerdings die geringe Gesamtzahl der verheirateten Schiffsleute der unteren Chargen dadurch erklärt, daß viele den Beruf, wie schon hervorgehoben, zwischen dem 30. und 40. Jahre aufgeben, vielleicht gerade, um sich zu verheiraten. Aber auch in den späteren Jahren sind die Unterschiede zwischen der seemännischen und der übrigen männlichen Bevölkerung im Bremischen Staat sehr beträchtlich, wie das

Digitized by Google

Die einzelnen Kategorien der Schiffsleute auf der Bremischen Handelsflotte nach Alter und Familienstand. (1. Dezember 1900.)

	unter 20 Jahren	20—30 Jahren	30—40 Jahren	40—50 Jahren	50—60 Jahren	über 60 Jahre und unbekannten Alters	Zusammen
Kapitäne und Steuerleute:							
ledig	9	426	157	30	1	5	628
verheiratet	—	99	358	244	96	27	824
verwitwet oder geschieden	—	3	6	5	6	3	23
unbekannt	—	2	—	—	—	—	2
Zusammen	9	530	521	279	103	35	1 477
Ingenieure und Maschinisten:							
ledig	84	357	91	19	—	2	553
verheiratet	—	66	213	115	27	6	427
verwitwet oder geschieden	—	1	8	5	4	—	18
unbekannt	—	2	1	1	—	—	4
Zusammen	84	426	313	140	31	8	1002
Decksleute:							
ledig	1423	1535	358	109	38	24	3 487
verheiratet	4	149	273	149	50	13	638
verwitwet oder geschieden	—	3	9	14	2	2	30
unbekannt	24	38	33	12	1	11	119
Zusammen	1451	1725	673	284	91	50	4 274
Unteres Maschinenpersonal:							
ledig	356	1047	284	41	4	9	1 741
verheiratet	2	100	169	59	16	1	347
verwitwet oder geschieden	—	1	5	5	—	—	11
unbekannt	8	96	41	10	—	6	161
Zusammen	366	1244	499	115	20	16	2 260
Übrige Mannschaft:							
ledig	526	1208	265	36	11	2	2 048
verheiratet	8	174	352	171	54	13	772
verwitwet oder geschieden	—	7	29	24	10	1	71
unbekannt	7	32	17	7	3	3	69
Zusammen	541	1421	663	238	78	19	2 960
Seeleute überhaupt:							
ledig	2398	4573	1155	235	54	42	8 457
verheiratet	14	588	1365	738	243	60	3 008
verwitwet oder geschieden	—	15	57	53	22	6	153
unbekannt	39	170	92	30	4	20	355
Zusammen	2451	5364	2669	1056	323	128	11 973

Digitized by Google

Verhältnisberechnung.

Auf je 100 Personen der betreffenden Altersstufe kamen dem Personenstande nach:

	unter 20 Jahren	20—30 Jahren	30—40 Jahren	40—50 Jahren	50—60 Jahren	über 60 Jahre und unbekannten Alters	Zusammen
Kapitäne und Steuerleute							
ledig	100	80,4	30,1	10,8	1,0	—	42,5
verheiratet	—	18,7	68,7	87,5	93,2	—	55,8
verwitwet oder geschieden	—	0,6	1,2	1,7	5,8	—	1,6
unbekannt	—	0,3	—	—	—	—	0,1
Ingenieure und Maschinisten:							
ledig	100	83,8	29,1	13,6	—	—	55,2
verheiratet	—	15,5	68,0	82,1	87,1	—	42,6
verwitwet oder geschieden	—	0,2	2,6	3,6	12,9	—	1,8
unbekannt	—	0,5	0,3	0,7	—	—	0,4
Deckleute:							
ledig	98,1	89,0	53,2	38,4	41,8	—	81,6
verheiratet	0,3	8,6	40,6	52,5	54,9	—	14,9
verwitwet oder geschieden	—	0,2	1,3	4,9	2,2	—	0,7
unbekannt	1,6	2,2	4,9	4,2	1,1	—	2,8
Unteres Maschinenpersonal:							
ledig	97,3	84,2	56,9	35,7	20,0	—	77,0
verheiratet	0,5	8,0	33,9	51,3	80,0	—	15,4
verwitwet oder geschieden	—	0,1	1,0	4,3	—	—	0,5
unbekannt	2,2	7,7	8,2	8,7	—	—	7,1
Übrige Mannschaft:							
ledig	97,2	85,0	40,0	15,1	14,1	—	69,2
verheiratet	1,5	12,3	53,1	71,9	69,2	—	26,1
verwitwet oder geschieden	—	0,5	4,4	10,1	12,8	—	2,4
unbekannt	1,3	2,2	2,5	2,9	3,9	—	2,3
Seeleute überhaupt:							
ledig	97,8	85,5	43,3	22,3	16,7	—	70,6
verheiratet	0,6	11,0	51,1	69,9	75,2	—	25,1
verwitwet oder geschieden	—	0,3	2,1	5,0	6,8	—	1,3
unbekannt	1,6	3,2	3,5	2,8	1,3	—	3,0
Männliche Bevölkerung im Bremischen Staat:							
ledig	—	72,1	20,2	10,2	7,8	—	—
verheiratet	—	27,7	78,6	86,3	84,5	—	—
verwitwet oder geschieden	—	0,2	1,2	3,5	7,7	—	—

Digitized by Google

aus der nebenstehenden Tabelle und den beigefügten Verhältniszahlen zu ersehen ist (siehe die Tabelle). Um einiges hervorzuheben, bemerken wir, daß die Zahl der verheirateten Offiziere bis zum 50. Jahre verhältnismäßig geringer ist als die der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung, von da an aber erheblich größer.

Bei den Schiffsleuten ergibt eine Zusammenstellung mit der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung folgendes.

Unter je 100 männlichen Personen waren am 1. Dez. 1900 verheiratet:

im Alter von	bei der Bremischen Gesamtbevölkerung	unter den Decksleuten	unter dem Maschinenpersonal	unter dem übrigen Personal
20—30 Jahren . .	27,7	8,6	8,0	12,2
30—40 » . .	78,6	40,6	33,9	53,1
40—50 » . .	86,3	52,5	51,3	71,9
50—60 » . .	84,5	54,9	80,0	69,2

Die günstigsten Verhältnisse liegen also bei dem Bedienungspersonal vor, bei den Decksleuten und dem Maschinenpersonal dagegen die ungünstigsten. Ähnliche Ziffern ergibt die vom Norddeutschen Lloyd am 1. Mai 1902 aufgenommene Statistik. Es befanden sich danach auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd:

	Insgesamt			Unter je 100 Personen		
	ledige	verheiratet	verheiratet gewesen	ledige	verheiratet	verheiratet gewesen
unter den Kapitänen und Steuerleuten, Ärzten, Zahlmeistern	292	205	2	58	41	1
unter den Maschinisten und Ingenieuren	142	174	3	44,5	54,5	1
unter den Decksleuten . . .	1364	278	9	83	16	1
» dem Maschinenpersonal	1839	444	12	80	19	1
» » Aufwarteperſonal	1955	634	20	75	24	1

Häusliche Verhältnisse. Der Grund für das Vorwiegen der Ledigen im Seemannsberuf ist hauptsächlich darin zu suchen, daß der Seemann der unteren Chargen in den teueren Hafenstädten eine Familie von seinem Verdienst nur schwer erhalten kann. Auch entschließt er sich wohl weniger leicht zur Verheiratung, weil er sich an ein ungebundenes Leben und an verhältnismäßig große Ausgaben für seine persönlichen Bedürfnisse an Land gewöhnt hat. Ein Vollmatrose mit 60 Mk. Heuer würde bei durchschnittlich zehnmonatlicher Tätigkeit rund 600 Mk. (ohne

Überstundenlohn) zur Verfügung haben. Davon wird er aber noch einen Teil zur Komplettierung und Ausbesserung seiner Ausrüstung, für Tabak und Vergnügungen auf der Reise abrechnen müssen. Wenn er auch eine fleißige und geschickte Frau hat, die ihm seine Sachen in Stand hält, so werden die persönlichen Ausgaben doch auf etwa 150—200 Mk. zu veranschlagen sein. Er wird also seiner Frau nur 400—450 Mk. für Wohnung und Unterhalt abgeben können. Für die Wohnung muß er aber in Bremerhaven oder den anliegenden Ortschaften — denn weit darf er nicht entfernt sein, wenn er jede Chance benutzen will — 150 bis 250 Mk. rechnen, wofür er Zimmer, Kammer und Küche erhält. Soll die Wohnung auch zu Abvermietungen dienen, wird er in der Umgegend von Bremerhaven kaum weniger als 200 — 250 Mk. anlegen können. Es bleibt also für den Unterhalt nicht genug übrig, zumal da der Mann selbst zwei Monate lang verpflegt sein muß und an reichliche Kost gewöhnt ist. In Bremen sind die Wohnungspreise etwas niedriger, was aber am Gesamtergebnis nichts ändert. Auch bei größter Sparsamkeit wird also der Schiffsmann nur dann in Hafenstädten heiraten können, wenn die Frau selbst etwas mitverdient. Die natürlichste Ergänzung des Einkommens würde, wie schon mehrfach hervorgehoben, die durch ein kleines ländliches Anwesen außerhalb der Hafenstädte sein, bei dem der Mann zeitweilig mit helfen kann. In größerem Maßstabe hat sich diese Wirtschaftsform bei den Heizern und Kohlenziehern des Norddeutschen Lloyd herausgebildet. Es wurde schon im Abschnitt „Anheuerung" darauf hingewiesen, wie vorzüglich sich dieses System dem wechselnden Bedarf der Seeschiffahrt an Arbeitskräften anpaßt. Der Norddeutsche Lloyd unterstützt die weitere Entwicklung durch die reichliche Gewährung von Urlaub während der Dauer des Heuervertrags und durch bereitwillige Aufhebung desselben, wenn der Mann zur Bestellung oder Ernte für einige Zeit nach Hause gehen will.

Auch bei den Matrosen und anderen Decksleuten haben sich ähnliche Zustände herausgebildet oder noch aus früherer Zeit erhalten. Verhältnismäßig neu ist die Heranziehung der Lippischen Heringsfischer, die nur einige Sommermonate arbeiten. Früher gingen diese fast ausschließlich nach den Emshäfen oder nach Holland. Ferner kommen einige Teile der ostfriesischen Küstendistrikte, Oldenburg, die Umgegend von Vegesack, einige Dörfer der Ostseeküste in Betracht. Bei den am Meer gelegenen Ortschaften bildet auch die Fischerei eine häufige, ergänzende Tätigkeit. Sie wird zum Teil von den Familienmitgliedern des auf der Weserflotte beschäftigten Schiffsmanns in seiner Abwesenheit betrieben, zum Teil aber

Digitized by Google

auch vorwiegend oder ausschließlich während einiger Wintermonate, in denen er nach Hause zurückkehrt (so namentlich an der Ostsee). Sehr entwicklungsfähig scheint die Anlehnung der Seeschiffahrt an die Moorkolonien zu sein.

In allen diesen Fällen handelt es sich um Berufszweige, die auch vom Schiffsmann während seiner Rückkehr von der Schiffahrt betrieben werden. Seine Arbeitskraft liegt also während dieser Zeit nicht brach. Ungünstiger sind in dieser Hinsicht diejenigen Schifferfamilien gestellt, die in den Hafenstädten wohnen. Hier wird der Schiffsmann zu der Tätigkeit seiner Frau nur wenig beitragen können. Die für die Hafenstädte hauptsächlich in Betracht kommende ergänzende Tätigkeit der Frau besteht meist in vorübergehenden Diensten, im Waschen, Nähen, Aufwarten, ferner im Kleinhandel, im Abvermieten von Zimmern und Schlafstellen. Größere Reedereien, die auch im eigenen Betriebe waschen und nähen lassen, können den Ehefrauen ihrer Seeleute Gelegenheit zum Verdienst gewähren. Wenn keine Kinder zu besorgen sind, kann die Ehefrau auch als Stewardeß auf Schiffen angestellt werden. Von 148 Stewardesses des Norddeutschen Lloyd waren 60 (wohl meist an Schiffsleute) verheiratet. In den Haushaltungslisten der Volkszählung, die in dieser Hinsicht freilich recht ungenügend waren, wurden ferner noch als Berufe der Frauen von Schiffsleuten mittlerer und niederer Grade angegeben: Kleinhandel mit Butter und Kolonialwaren, Speisegeschäft, Sechswochenfrau, Stundenfrau, Masseuse, Kisten(Zigarrenkisten)bekleberin, Schneiderin. Auch bei Ehefrauen von Offizieren kamen Nebenberufe vor, so Handel mit Milch, Kurzwaren, Fischen, Korsetten, Tanzlehrerin usw.

Genaue ziffermäßige Angaben über den Familienwohnsitz der verheirateten Schiffsleute lassen sich leider nicht machen. Allerdings geben die Volkszählungsmaterialien der Bremischen Volkszählung vom 1. Dezember 1900 über alle im Bremischen Staate wohnhaften Schifferfamilien Auskunft und die Ergebnisse sollen auch im folgenden mitgeteilt werden. Allein diese Angaben sind sehr unvollständig. Die überwiegende Menge der verheirateten Schiffsleute wohnt eben nicht im Bremischen Staat. Insbesondere sind in der Stadt Bremen und in Bremerhaven nur ganz vereinzelte Familien von Schiffsleuten vorhanden. Auch das Bremische Landgebiet scheidet fast ganz aus. Die in erheblicherem Maße beteiligten, mit Bremerhaven eng verbundenen Gemeinden Geestemünde und Lehe, sowie die Umgegend von Vegesack (Lüssum, Blumenthal, Lobbendorf usw.) liegen auf Preußischem Gebiet und können daher in unsere Statistik nicht einbezogen werden. Von dem Heuerbureau

Digitized by G

des Norddeutschen Lloyd sind mir jedoch einige Angaben gemacht worden, die in dieser Hinsicht als Ergänzung dienen können. Der Norddeutsche Lloyd vermittelt, wie wir im Abschnitt „Anheuerung" gesehen haben, in großartigem Maßstabe Zahlungen an die Familien seiner Schiffsleute in deren Auftrage. Dabei sind Zahlungen zu unterscheiden, die mit der Post abgesandt werden und solche, die die Angehörigen selbst auf dem Bureau erheben. Die Angehörigen der letzteren Art wohnen zum größten Teil in der nächsten Umgebung Bremerhavens und bei beiden Arten handelt es sich in der weit überwiegenden Zahl der Fälle um Familien verheirateter Schiffsleute, seltener um andere Angehörige (Mütter, Geschwister usw.). Das Heuerbureau hat sich in liebenswürdiger Weise der Mühe unterzogen, die Adressen der Heimatzahlungen des Jahres 1902 nach der Charge der Schiffsleute zusammenzustellen. Das Ergebnis ist folgendes:

Zahl der Familien, an die im Auftrage von Schiffsleuten des Norddeutschen Lloyd Zahlungen geleistet wurden:

Wohnort:	Familien von Bootsleuten, Zimmerleuten, Segelmachern, Steurern	Familien von Matrosen	Familien des Maschinenpersonals	Familien von Köchen, Stewards ꝛc.
Ost- und Westhauderfehn . .	7	8	—	—
Übriges Ostfriesland	6	6	1	9
Oldenburg	17	5	1	6
Bremen, Vegesack und Umgebung	16	—	7	13
Unterwesergebiet bis Bremerhaven	7	—	16	2
Übrige Provinz Hannover .	5	1	4	5
Hamburg-Schleswig-Holstein	5	5	4	20
Ostseegebiet	9	9	4	1
Übriges Deutschland	2	1	3	7
Zusammen	74	35	40	63
Zahl der in Bremerhaven und Umgegend wohnenden Schifferfamilien, die den Verdienst abholten:	72	25	130	149
Gesamtzahl der verheirateten männlichen Schiffsleute am 1. Mai 1903:	201	77	442	661

Bei dieser Aufstellung sind die weiblichen Angestellten, sowie alle Offiziere und höher bezahlte Personen (Ärzte, Oberstewards, Oberköche usw.) nicht berücksichtigt.

Digitized by Google

Von denjenigen verheirateten Schiffsleuten, die keine Heuerbeträge durch das Bureau auszahlen ließen, darf man annehmen, daß sie zum großen Teil in der näheren Umgebung Bremerhavens wohnen, so daß sie ihren Frauen während der Liegezeit des Dampfers im Hafen ihren Verdienst selbst bringen konnten. Von den Unteroffizieren des Deckdienstes würden das also 60, von den Matrosen etwa 10, dagegen von dem Maschinenpersonal über 300 und von den Stewards über 500 gewesen sein. Wir sehen also, daß von den Seeleuten des Norddeutschen Lloyd, der fast zwei Drittel der Wesermannschaften beschäftigt, nur ein verhältnismäßig kleiner Teil in den weiter entfernt liegenden Küstengegenden seßhaft ist. Die meisten verheirateten Schiffsleute wohnten in der weiteren Umgegend Bremerhavens und gerade diese kommen für die übrige Weserflotte nicht in Betracht, da es sich überwiegend um das schon mehrfach erwähnte Maschinen- und Bedienungspersonal der Schnelldampfer handelt.

Über die häuslichen Verhältnisse der im Bremischen Staat wohnenden Familien der Schiffsmannschaft gibt die folgende, aus den Resultaten der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 entnommene Aufstellung Auskunft. Sie umfaßt alle Haushaltungen, deren Vorstand Schiffsmann war. Auch die auf der Fahrt befindlichen Schiffsleute sind mit berücksichtigt. Die Gesamtzahl dieser Haushaltungen war 402, nur ein sehr geringer Teil der verheirateten Schiffsmannschaft lebte also im Bremischen Staat. Geestemünde und Lehe konnten, wie schon bemerkt, nicht berücksichtigt werden. Über die Unterbringung der unverheirateten Schiffsleute enthält der Abschnitt „Anheuerung" Näheres.

Am 1. Dezember 1900 waren im Bremischen Staate folgende Wohnungen vorhanden, deren Vorstand Schiffsmann (Bootsmann, Zimmermann, Matrose, Oberheizer, Heizer, Kohlenzieher, Steward, Koch usw.) war:

	Zahl der Wohnungen mit				
	1	2	3	4 u. 5	6 und mehr
	Wohnräumen				
Eigentümerwohnungen	1	3	19	14	4
Mietwohnungen	15	138	149	54	1
Aftermietwohnungen	1	3	—	—	—
davon Souterrainwohnungen	1	5	3	—	—

Digitized by Google

	Zahl der Wohnungen mit				
	1	2	3	4 u. 5	6 und mehr
	Wohnräumen				
Mietpreis unter 150 Mk.	15	24	10	4	—
" 151—300 "	2	119	132	35	2
" 301—500 "	—	1	26	27	2
" über 501 "	—	—	—	1	—
nicht abschätzbar	—	—	—	1	1
Wohnung mit 1 Bewohner	2	5	1	—	—
" " 2 "	6	43	32	1	—
" " 3 u. 4 "	5	66	71	21	1
" " 5 u. 6 "	4	23	47	32	—
" " 7 und mehr Bewohnern	—	7	17	14	4
Die Familie bestand					
nur aus Familiengliedern	16	124	135	39	1
" " Familien und Dienstboten	—	2	1	4	—
aus Familiengliedern und Haltekindern	1	1	1	1	—
" " " Zimmermietern	—	2	21	12	1
" " " Schlafgängern	—	17	11	15	3
davon mehrfach gemischt, also mehrfach gezählt	—	2	1	1	—
Zusammen	17	144	168	68	5
Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten, Zahlmeister ꝛc. bezahlten für ihre Wohnungen:					
bis 150 Mk.	—	14	1	1	—
151 " 300 "	—	25	76	42	4
301 " 500 "	—	1	62	221	34
501 " 1000 "	—	—	1	46	58
nicht abschätzbar	—	—	1	2	1

Von den 402 Haushaltungen der Schiffsleute waren 382 solche, an deren Spitze ein Ehepaar stand, in 8 Fällen war ein Schiffsmann ohne Ehefrau Familienvorstand, in 12 Fällen eine auf den Schiffen beschäftigte Frau (Stewardeß) ohne Mann. Im ganzen waren in den 402 Haushaltungen 673 Kinder und 53 Verwandte der Familienvorstände vorhanden, ferner 5 Haltekinder, 45 Zimmermieter und 87 Schlafgänger. In 9 Haushaltungen war je ein Dienstbote. Die höchste Zahl der in einer Haushaltung vorhandenen Personen war in je 2 Fällen 14 und 15, beide Male handelte es sich um Haushaltungen mit Schlafgängern. Bei Familien ohne fremde Hausgenossen war die Höchstzahl in 2 Fällen

Digitized by Google

10 Personen und in 3 Fällen 8, also keine übermäßig hohe Ziffer. Die Gesamtzahl aller in den beschriebenen Haushaltungen von Schiffsleuten vorhandenen Personen war 1656, worunter 382 Ehepaare.

Weit größer war die Zahl der im Bremischen Staate vorhandenen Haushaltungen von Schiffsoffizieren (Kapitänen, Steuerleuten, Maschinisten, Zahlmeistern usw.). Hier kamen insgesamt 590 Haushaltungen mit 575 Ehepaaren und 15 Vorständen ohne Ehefrau vor. Die Zahl der Kinder entsprach im Verhältnis mit 1079 etwa den in den Familien der Schiffsleute vorhandenen, als Verwandte wurden 101 Person gezählt. Von allen Haushaltungen dieser Art befassen sich 35 mit der Abvermietung, und zwar 20 mit der von Zimmern und 13 mit der von Schlafstellen. Bei zwei Haushaltungen wurden außerdem noch zusammen 4 Haltekinder gezählt. Die Gesamtzahl der Schlafgänger war 32 und die der Zimmermieter 26. Dienstboten waren in 110 Haushaltungen dieser Art vorhanden, davon hatten drei je zwei Dienstboten. Die Gesamtzahl der in allen 590 Haushaltungen lebenden Personen betrug 2523. Die höchste Kopfzahl der Haushaltung war in 1 Fall 11, in 7 Fällen 10, in 7 Fällen 9, in 19 Fällen 8 Personen. Von diesen 34 Haushaltungen mit stärkerer Kopfzahl hatten nur 8 fremde Hausgenossen, die nicht Familienangehörige waren. Ungewöhnlich große Familien kamen also auch bei den Schiffsoffizieren nicht vor.

Heimat der Schiffsleute. Die Frage nach dem Geburtsort war in dem für die Schiffe im Ausland bestimmten Fragebogen nicht enthalten. Wohl aber wurde dort die Staatsangehörigkeit festgestellt, worauf wir noch kommen werden. Die Bremische Volkszählung gestattet dagegen die Feststellung der Geburtsorte bei allen denjenigen Schiffsleuten, die im Bremischen Staate gezählt wurden und zwar sowohl der vorübergehend auf den Schiffen im Hafen anwesenden, als der am Lande als Wohnbevölkerung gezählten. Unter den letzteren befinden sich auch zahlreiche Schiffsleute, die unterwegs waren, aber von ihren Familienmitgliedern am Lande in den Haushaltungslisten als vorübergehend abwesend aufgeführt wurden. Aus beiden Angaben wird man freilich keine sicheren Schlüsse auf die Zusammensetzung der Wesermannschaft nach Herkunftsgebieten ziehen dürfen. Die Angaben über die Wohnbevölkerung enthalten selbstverständlich besonders viele Schiffsleute, die in Bremen geboren sind. Bei den vorübergehend anwesenden Schiffsleuten dagegen spielt die Nationalität der zufällig im Hafen liegenden Schiffe eine Rolle. Doch mögen die wichtigsten der ermittelten Angaben wiedergegeben werden, weil anderes Material nicht vorhanden ist.

Digitized by

Die im Bremischen Staat wohnenden Schiffsleute (einschließlich der auf Fahrt befindlichen) nach dem Geburtsort.

Geburtsort:	Es wurden gezählt: im eigenen Haushalt	bei den Eltern	bei Verwandten	als Zimmermieter und Schlafgänger	in Gasthöfen u. Krankenhäusern	zusammen
Staat Bremen	66	335	26	22	7	456
Regierungsbezirke Stade u. Hannover	51	34	7	12	9	113
Übrige Provinz Hannover	45	6	4	26	13	94
Oldenburg	34	19	3	11	12	79
Übriges niederdeutsches Gebiet	16	7	4	14	16	57
Zusammen niederdeutsches Gebiet	212	401	44	85	57	799
Östliches Deutschland	87	11	6	62	24	190
Mitteldeutschland	76	7	5	49	29	166
Süddeutschland	15	3	1	15	9	43
Ausland	12	5	—	23	14	54
Zusammen	402	427	56	234	133	1252

Die am 1. Dezember 1900 im Bremischen Staat vorübergehend anwesenden Schiffsleute nach dem Geburtsort.

Geburtsort:		Geburtsort:	
Staat Bremen	181	Großbritannien	131
Oldenburg	241	Skandinavien	83
Provinz Hannover	529	Spanien und Portugal	38
„ Westfalen	65	Holland	26
„ Hessen-Nassau	46	Andere europäische Staaten	60
„ Pommern	72	Amerika	9
Übrige preußische Provinzen	219	Asien	29
Im übrigen Deutschen Reich	188	Zusammen Ausland	376
Deutsches Reich	1541		

Wie schon gesagt, lassen die Angaben keine sicheren Schlüsse auf die Herkunft der übrigen Seeleute des Wesergebiets zu, immerhin dürfen wir namentlich aus den Ziffern der vorübergehend anwesenden Schiffsleute schließen, daß zur Zeit immer noch mehr als die Hälfte der vorhandenen Schiffsleute des Wesergebiets aus dem niederdeutschen Gebiete stammt, wenn auch die übrigen Teile des Deutschen Reichs, namentlich die östlichen, von großer Bedeutung sind. Ähnliches gilt auch für die Schiffsoffiziere, wie folgende Ziffern über die im Bremischen Staate wohnenden Schiffsoffiziere zeigen:

Digitized by Google

Von den im Bremischen Staate wohnenden Schiffsoffizieren (Kapitänen, Steuerleuten, Maschinisten usw.) waren geboren:

im Staat Bremen	225	im östlichen Deutschland	98
in den Regierungsbezirken Stade und Hannover	86	in Mitteldeutschland	86
in der übrigen Provinz Hannover	72	in Süddeutschland	6
in Oldenburg	93	im Ausland	16
im übrigen niederdeutschen Gebiet	26	insgesamt	708
zusammen im niederdeutschen Gebiet	502		

Bedenklich ist es, daß der Nachwuchs bei der sich regelmäßig von unten auf erneuernden Decksmannschaft, aus der auch die Offiziere hervorgehen, neuerdings nicht mehr überwiegend aus den Küstengebieten stammt, wenigstens nicht auf Segelschiffen. Auch unter dem Maschinen- und Aufwarteperſonal findet man jetzt die verschiedensten Geburtsländer vertreten, am wenigsten aber das Wesergebiet selbst. Nur die vom Norddeutschen Lloyd angemusterten Kohlenzieher aus den bei Bremerhaven gelegenen Landgebieten machen eine erfreuliche Ausnahme. Genaue ziffernmäßige Angaben lassen sich auch hier nicht machen. Nur über die Herkunft der Schiffsjungen gibt eine sorgfältige Aufstellung des Bremischen Wasserschouts Auskunft.

Danach stammten von den im Jahre 1900 angemusterten Schiffsjungen nach dem Wohnort der Eltern:

	Schiffsjungen	
	auf Segelschiffen	auf Dampfschiffen
aus dem Bremischen Staat	49	29
" Geestemünde und Lehe	1	65
" der übrigen Provinz Hannover	50	57
" " Provinz Hessen-Nassau	4	6
" " " Westfalen	17	5
" " " Rheinland	8	12
" " " Schleswig-Holstein	—	1
" " " Brandenburg	10	17
" " " Pommern	7	9
" den übrigen Provinzen	19	28
" dem Großherzogtum Oldenburg	12	18
" Lippe und Lippe-Schaumburg	12	1
" dem Herzogtum Braunschweig	2	6
" Hamburg und Lübeck	3	1
" dem Königreich Sachsen	8	33
" den Thüringischen Staaten	2	9
" " übrigen Norddeutschen Staaten	1	1
" aus Süddeutschland	16	30
" Österreich	2	5
" anderen europäischen Staaten	3	3

Digitized by Google

	Schiffsjungen	
	auf Segelschiffen	auf Dampfschiffen
oder:		
aus Bremen, Oldenburg und der Provinz Hannover	112	169
" dem übrigen niedersächsischen Gebiet	17	9
" " östlichen Deutschland	36	56
" " mittleren und westlichen Deutschland	40	64
" Süddeutschland	16	30
" dem Deutschen Reich überhaupt	221	328
" " Auslande	5	8

Staatsangehörigkeit. Ebenso wie es auf der Englischen und Amerikanischen Handelsmarine zahlreiche Deutsche gibt, gibt es auch umgekehrt zahlreiche Fremde in der Deutschen Handelsmarine. Wir können aus den Schiffslisten für den Stand des 1. Dezember 1900 eine erschöpfende Auskunft über die Zahl der auf Bremischen Schiffen beschäftigten Ausländer nach Charge und Heimatsstaat geben, was in der beifolgenden Tabelle geschehen ist. Für frühere Jahre ist wenigstens die vom Bremischen Wasserschout erhobene Zahl der angemusterten Ausländer bekannt. Sie war in den wichtigsten Chargen folgende:

Zahl der in Bremischen Häfen angemusterten Ausländer:

	Matrosen, Leichtmatrosen und Jungen	Aufwärter	Heizer	Kohlenzieher	Ausländer insgesamt
1875	410	20	13	14	495
1880	792	42	21	17	946
1885	209	28	41	80	393
1890	194	112	61	180	598
1895	133	127	179	109	588
1900	234	213	122	176	790
1901	129	248	194	109	739
1902	223	245	193	150	916

Den Höhepunkt erreichte also die Zahl dieser Anmusterungen im Jahre 1880 (auch in den nicht aufgeführten Jahren wurde die Ziffer von 946 angemusterten Ausländern nicht erreicht). Hauptsächlich handelte es sich damals um Matrosen. Von 1880—1885 sank die Zahl der ausländischen Matrosen rapid, während die der übrigen ausländischen Mannschaften nur unbedeutend stieg. Infolge dessen war die Gesamtzahl der angemusterten Ausländer im Jahre 1885 am geringsten. Von da an blieb die Zahl der fremden Matrosen mit starken Schwankungen nach unten stabil, während die der auswärtigen Aufwärter (Stewards usw.)

Digitized by Google

Ausländer auf Bremischen Schiffen am 1. Dezember 1900 (ohne das farbige Personal).

Herkunftsstaat	Kapitäne	Steuerleute	Maschinisten	Bootsleute	Zimmerleute	Segelmacher, Netzmacher	Vollmatrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Heizer	Kohlenzieher	Schmierer	Köche	Stewards, Aufwärter	übrige
Rußland	—	—	1	2	8	7	103	4	—	1	2	1	1	1	1
Österreich-Ungarn	—	3	1	1	—	1	4	3	4	4	4	1	2	15	1
Schweiz	—	1	2	1	1	—	3	1	—	4	4	—	4	7	2
Italien	—	3	6	9	2	1	67	13	4	73	71	—	6	16	17
Frankreich	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	1	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	3	1
Portugal	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—
Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Belgien	1	—	—	—	—	—	5	3	2	1	1	—	—	2	—
Niederlande	—	—	—	—	2	1	57	5	—	4	1	—	3	2	—
Dänemark	—	—	—	4	—	2	58	3	—	1	—	—	1	—	—
Schweden	—	1	1	4	4	12	111	16	2	8	—	—	1	—	1
Norwegen	—	1	2	2	3	8	105	6	—	3	—	—	1	—	1
Großbritannien	7	1	13	2	—	—	52	13	1	7	1	—	—	4	—
Rumänien	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Griechenland	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—
Ver. Staaten von Nordamerika	—	2	—	1	—	1	21	11	7	4	1	—	1	2	1
Mexiko	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezuela	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Columbien	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Chile	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Paraguay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Peru	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	8	12	26	26	20	33	603	81	22	112	85	2	25	54	25

und in ähnlichem Maße auch die der Heizer und Kohlenzieher stark stieg, so daß die Gesamtzahl der angemusterten Ausländer im Jahre 1902 fast ebenso hoch war wie im Jahre 1880.

Militärverhältnisse. Es liegt in der Natur der Sache, daß von den jüngeren Matrosen die meisten ihrer Militärpflicht in der Kaiserlichen Marine genügt haben. Unter den Kapitänen und Steuerleuten bildet die Zahl derjenigen, bei denen dies nicht der Fall ist, die kleine Minderzahl. Die übrigen Schiffsleute, wie namentlich Heizer und Stewards, die zum großen Theil aus dem Binnenlande stammen und sich erst in den mittleren Jahren der Seeschiffahrt zuwenden, gehören dagegen nur zum kleineren Teil zur Marinereserve. Die von mir befragten Matrosen und Heizer, die in der Marine gedient hatten, erinnerten sich gern ihrer Dienstzeit.

Genauere Nachrichten über die Militärverhältnisse sind für die Mannschaften des Norddeutschen Lloyd vorhanden.

Militärverhältnisse der Mannschaft des Norddeutschen Lloyd (am 1. Mai 1902):

	Gesamtzahl	es hatten in der kaiserl. Marine gedient	es gehörten zur Marinereserve oder Seewehr 1. u. 2. Aufgebots	es waren Marinereserveoffiziere
Kapitäne	65	46	14	3
Steuerleute	263	182	136	36
Ärzte und Zahlmeister	161	22	28	4
Maschinen	319	124	110	4
Deckleute	1641	522	480	—
Maschinenpersonal	2334	265	358	—
Übriges Personal	2965	314	479	—
Zusammen	7748	1475	1605	47

Nach dem Allerhöchsten Erlaß vom 1. Mai 1896 haben die Führer Deutscher Seehandelsschiffe, so lange sie Offiziere des Beurlaubtenstandes der Marine sind oder wenn sie früher Seeoffiziere der Marine gewesen und mit der Erlaubnis zum Tragen der Uniform verabschiedet worden sind, das Recht, das Eiserne Kreuz auf der Deutschen Handelsflagge ihres Schiffs zu führen. Nach dem neueren Erlaß vom 7. Februar 1903 ist das Recht abhängig vom Erwerb eines Flaggenscheins und gilt nur für ein bestimmtes Schiff, „dessen äußere Erscheinung mit der Bedeutung der Flagge im Einklang steht". Der Flaggenschein kann allen Marineoffizieren des Beurlaubtenstandes verliehen werden, die nach Ablauf der gesetzlichen Zeit aus dem Beurlaubtenverhältnis entlassen sind.

Digitized by Google

Die Bestimmung wird, was wohl auch ihr Zweck ist, zur Folge haben, daß die Reedereien ihren Seeoffizieren der Reserve eher Urlaub erteilen, wenn sie zu militärischen Dienstleistungen eingezogen werden. Es läßt sich nicht leugnen, daß mit solchen Beurlaubungen namentlich für kleine Reedereien starke Unbequemlichkeiten verbunden sind. Die Maßregel kann in künftigen Jahren für manche tüchtige Offiziere, die ohne ihr Verschulden (z. B. weil sie keinen Urlaub bekommen haben) nicht die erforderliche Zeit in der Reserve bleiben konnten, zu einer großen Härte werden. Zur Zeit ist die Zahl der zur Führung der Flagge berechtigten Kapitäne noch gering.

Organisation der Seeleute.

Bei der großen Zahl der auf deutschen Schiffen vorhandenen Schiffsleute und bei dem Umstande, daß die häufigen Arbeitspausen in den Häfen die gemeinsame Verständigung erleichtern, ist es auffällig, daß sich erst sehr spät eine Organisation der Seeleute entwickelt hat. Die Erklärung wird darin zu suchen sein, daß während der vorherrschenden Segelschiffahrt verhältnismäßig günstige Zustände sowohl in wirtschaftlicher wie in sozialer Hinsicht vorhanden waren. Was die wirtschaftlichen Zustände anlangt, so waren allerdings die Heuern wesentlich niedriger als jetzt, auch die Kost darf sich mit der jetzigen nicht vergleichen. Allein diese Übelstände wurden weniger empfunden, weil die gesamte Lebenshaltung in den Küstengebieten niedriger war und weil die meist vom Lande stammenden und dort seßhaften Schiffsleute nicht in demselben Maße auf das Verzehren ihrer Ersparnisse in den Hafenstädten angewiesen waren, wie es jetzt der Fall ist. Der wegen der langen Dauer der Segelschiffreisen oft beträchtliche Barverdienst gewährte dem Schiffsmann, in Verbindung mit der von der Familie bewirtschafteten Stelle, eine auskömmliche Existenz. Das harte Leben an Bord empfand man als etwas Unabänderliches, da es auch auf den Schiffen fremder Nationen, die man genügend auf der Reise kennen lernte, damit nicht anders bestellt war. Die internationale Konkurrenz hatte zu einer gleichmäßigen Entwicklung der Heuern in aufsteigender Richtung geführt. Unter ihrem Drucke und wegen der das Angebot übersteigenden Nachfrage nach Arbeitskräften war auch ohne Organisation, ähnlich wie bei den Dienstboten, eine fühlbare Besserung eingetreten. Wie schon früher bemerkt, kann von den auf dem Weltmarkte konkurrierenden seefahrenden Nationen keine auf die Dauer

Digitized by Google

Die längere Zeit aufzuhalten, um keine günstige Gelegenheit zur [illegible] haben, da[illegible] seiner Arbeitskraft zu versäumen. Dort wurde er in den [illegible]t das Opfer einer schamlosen Ausbeutung. Vor allem aber hielt mit dem Maschinenpersonal eine Mannschaftskategorie ihren Einzug in die Seeschiffahrt, die nicht nur dem Empfinden der Arbeitermassen des Binnenlandes näher stand, sondern bei der auch die Natur der Arbeitsleistung das Entstehen einer sozialdemokratischen und kapitalfeindlichen Stimmung begünstigte.

Die ersten Organisationsbestrebungen[1] gehen in Bremerhaven bis zum Jahre 1888 zurück. Damals wurde dort ein Unterstützungsverein der Heizer und Kohlenzieher gegründet. Leiter waren Bremerhavener Ausrüstungshändler und Handwerker. Die Entwicklung geriet aber ins Stocken, angeblich, weil den Leitern die Erlaubnis, die Schiffe zu betreten, entzogen wurde. Im Jahre 1891 wurde darauf ein neuer Verein der Heizer und Kohlenzieher gegründet, der rasch festen Fuß faßte. Auch hier scheinen keine aktiven Seeleute an der Spitze gewesen zu sein. Einer der Hauptführer, ein früherer Heizer Namens Steinert, wurde im Jahre 1896 als lästiger Ausländer (er war Österreicher) ausgewiesen, worauf der Gastwirt Schmalfeldt in Bremerhaven die Leitung übernahm. Dieser beteiligte sich auch im Auftrage des Vereins an dem ersten Deutschen Seemannskongreß in Hamburg (15. bis 18. Nov. 1897). Am 1. Februar 1898 trat der Verein dem gegründeten „Seemannsverband in Deutschland" als Mitgliedschaft Bremerhaven bei. Vor kurzem ist Herr Schmalfeldt von der Leitung zurückgetreten, an seine Stelle trat Herr Dreſcher, früherer Heizer, jetzt Inhaber einer Gast- und Schankwirtschaft.

Eine Sondergründung des Verbandes war die „Abteilung Stewards" in Bremerhaven. Diese Abteilung ist jedoch nach dreijährigem Bestehen im Anfang dieses Jahres (1903) in der Mitgliedschaft Bremerhaven aufgegangen. Vermutlich hat sie den Erwartungen nicht entsprochen.

Zur Zeit gehören der Mitgliedschaft Bremerhaven nach Angabe des Vorsitzenden etwa 700 zahlende Mitglieder an, worunter etwa 200 Stewards, die von der „Abteilung Stewards" übernommen sind. Die Mitglieder sind zum größten Teil Heizer und Kohlenzieher, doch sind auch Matrosen, Aufwärter, Zimmerleute ꝛc. im Verbande, wenn auch in geringerer Zahl. Als Mitglieder eingetragen sind etwa noch 400 weitere Seeleute, die aber mit ihren Beiträgen im Rückstande waren.

[1] Die folgenden Angaben über die Geschichte der Organisation beruhen lediglich auf der Darstellung der Organisationsleiter. Anderes Material stand mir nicht zur Verfügung.

In Bremen (Stadt) wurde im Jahre 1895 ein Verein der Heizer und Kohlenzieher gegründet, der aber keine Erfolge aufzuweisen hatte. Der im Jahre 1897 gegründete, auch Decksleute umfassende „Seemannsverein" ging am 1. Februar 1898 als Mitgliedschaft Bremen in dem „Seemannsverband in Deutschland" auf. Zahlende Mitglieder waren am 1. Januar 1903 etwa 160 vorhanden. Als Mitgliederzahl früherer Jahre wurde mir angegeben:

1898	200	1900	145	1902	160
1899	170	1901	145	1903	160

Die Steigerung im Jahre 1898 beruht anscheinend auf der geschickten und skrupellosen Agitation des früheren Leiters Kohle. Dieser, ein ehemaliger Kaufmann, entpuppte sich jedoch bald als wenig geeignete und in sittlicher Beziehung zweifelhafte Persönlichkeit. Er wurde daher im Jahre 1900 abgesetzt. An seiner Stelle übernahm Herr Gärtner, früherer Heizer, die Leitung. Gärtner betrieb eine Zeitlang ein Zigarren- und Ausrüstungsgeschäft, gab es jedoch auf, anscheinend, weil der erhoffte Erfolg ausblieb.

Der Vorsitzende der Mitgliedschaft in Bremerhaven, sowie der Kassierer verwaltet sein Amt als Ehrenamt ohne jede Vergütung; nur die für die Aufstellung der Jahresrechnung aufzuwendenden Kosten werden ersetzt. Dagegen ist der Vorsitzende der Bremer Mitgliedschaft Angestellter des Seemannsverbandes und bezieht für seine Tätigkeit, wenn ich recht berichtet bin, das sehr geringfügige Jahresgehalt von 720 Mk., so daß er noch auf anderweite Verwertung seiner Arbeitskraft angewiesen ist.

In beiden Mitgliedschaften bestehen die Vorstandsmitglieder durchweg aus Gastwirten oder Ausrüstungshändlern, wenigstens wurde mir kein aktiver Seemann als Vorstandsmitglied genannt. Die Mitgliedschaft ist auch sonst nicht auf Schiffsleute beschränkt. Wie ich von anderer Seite erfuhr, ist ein großer Teil der Gastwirte, Ausrüstungshändler und der für Seeleute arbeitenden Handwerker im Geschäftsinteresse dem Verbande beigetreten. Wieviele Personen dieser Art in Frage kommen, ist mir nicht bekannt. Umgekehrt gehören auch manche aktive Seeleute anderen Gewerkschaften an, so namentlich dem „Verband der Hafenarbeiter und verwandter Berufsgenossen", der eine Mitgliedschaft in Bremen und Bremerhaven besitzt und den „Verband der Werftarbeiter" in Bremerhaven. Bei letzterem Verbande kommen namentlich Zimmerleute in Betracht.

Der Beitrag zum Seemannsverband beträgt monatlich 1 Mk., wozu noch in Bremischen Häfen 10 Pfg. monatlich als Beisteuer für das

Digitized by Google

Arbeitersekretariat in Bremen kommen. Natürlicherweise verursachen die langen Reisen der Schiffsleute große Schwierigkeiten in der Kassenführung. Stundungen müssen in erheblichem Maße gewährt werden. Das Organ des Seemannsverbandes ist der ursprünglich einmal, dann zweimal monatlich, jetzt vierzehntägig in Zeitungsform erscheinende „Seemann", der in Hamburg herausgegeben wird. Der „Seemann" geht allen Mitgliedern des Verbandes gratis zu und bildet neben dem „Seemannskalender" das wichtigste Agitationsmittel. Nach meinen Erkundigungen wird er auch von den nicht organisierten Seeleuten viel gelesen.

Die Fortschritte des Verbandes scheinen in den Weserhäfen während der letzten Jahre nicht besonders groß gewesen zu sein, obgleich die erfolgreiche Lohnbewegung im Jahre 1901 hauptsächlich von ihm ausging. Bei einzelnen Kategorien der Schiffsbevölkerung hat er noch sehr wenig oder gar keinen Fuß gefaßt. Dazu sind vor allem die in der Hochseefischerei beschäftigten Arbeiter zu rechnen. Ferner die eigentlichen Decksleute sowie die Stewards und Köche der kleineren Seefahrzeuge. Seine Hauptverbreitung hat der Verband unter dem Maschinenpersonal, wo er nicht nur die eifrigsten, sondern auch die intelligentesten und meist auch in der sozialdemokratischen Bewegung des Binnenlandes mehr oder weniger bewanderten Vertreter hat. Zu den Decksleuten gehört nach den mir mitgeteilten Schätzungen der vierte Teil der Verbandsmitglieder, eher noch weniger. Das sind etwa 150—200 Mann, also kaum der zwanzigste Teil der gesamten Decksmannschaft der Weserflotte. Von den Heizern und Kohlenziehern dürfte dagegen reichlich der vierte Teil organisiert sein. Die in der Umgegend von Bremerhaven (im Lande Wursten ꝛc.) seßhaften Feuerleute scheinen dem Verbande fern zu stehen. Wenn der Verband, obgleich er bisher noch nicht offen von den Reedern bekämpft worden ist, so geringfügige Fortschritte gemacht hat, so scheint mir das hauptsächlich in folgenden Ursachen seinen Grund zu haben:

Zunächst ist es dem Verbande noch nicht gelungen, den Gegensatz, der zwischen den einzelnen Kategorien der Schiffsleute besteht, zu überbrücken. Namentlich besteht ein solcher Gegensatz zwischen den Decksleuten und den Feuerleuten. Der Matrose, der die regelrechte seemännische Laufbahn hinter sich und die Möglichkeit, zum Offizier aufzusteigen, vor sich hat, sieht vielfach mit einer Art von Verachtung auf die Feuerleute herab, die aus den mannigfachsten Berufen und Vaterländern zusammengewürfelt sind. Er fühlt sich an Land gern als Gentleman und hat dafür, daß er nun mit einemmal ein Proletarier sein soll, kein Verständnis. Demgegenüber erblickt der meist geistig bewegtere,

Digitized by Google

auch besser bezahlte Feuermann in dem Matrosen den Rückständigen, noch nicht zum Verständnis des Klassenkampfs Gelangten. Er hält auch seine eigene Arbeit, welche die Fortbewegung des Schiffs bewirkt, für die wichtigere, eine Ansicht, worin er auch durch die bessere Bezahlung der Maschinisten gegenüber den Steuerleuten bestärkt wird. Das Verhältnis der beiden Kategorien zueinander ist also sehr kühl. An Land, wie an Bord des Schiffs gehen sie einander aus dem Wege und es ist daher auch kein Wunder, wenn sie im Verbande nicht recht zusammenkommen wollen. Dennoch wäre es nach meiner Beobachtung verfehlt, in den Matrosen Gegner des Verbandes zu sehen. Alle von mir vernommenen Matrosen, auch die nicht organisierten, zeigten für die Bestrebungen des Verbandes reges Interesse und betonten, daß sie seine Existenz für außerordentlich wichtig hielten. Sie hatten auch zumeist den „Seemann" gelesen und waren mit den wichtigsten dort erhobenen Beschwerden bekannt[1]. Es war also weniger ihre Ansicht über die Zwecke und Ziele des Verbands, die sie vom Beitritt abhielt, als die mehr oder weniger bewußte Abneigung gegen die darin völlig dominierenden Feuerleute.

Ferner mag auch die Art der Agitation, wie sie im „Seemann" betrieben wird, manchem nicht ganz schmackhaft sein. Niemand wird es der Leitung des Verbands verübeln, wenn sie Mißstände des Seemannslebens offen zur Sprache bringt, darin beruht vielmehr eine der wichtigsten Aufgaben jeder Organisation. In einigen Fällen haben auch die Nachrichten über Mißhandlungen, schlechte Kost, schlechte Unterkunftsräume ꝛc., die in der „Leidenschronik der Seeleute" enthalten sind, zum Abstellen von Mißständen geführt. Auch daß das übrige Publikum, dem die Verhältnisse auf den Schiffen meist fremd sind, mit den Beschwerden der Seeleute bekannt wird, ist zu begrüßen. Die Nachrichten der „Leidenschronik" scheinen im allgemeinen zutreffend gewesen zu sein, soweit Tatsachen in Betracht kommen. Mir ist nur von einem Falle strafrechtlichen Einschreitens gegen den Herausgeber berichtet worden, während doch jede Notiz, die durchweg mit Nennung des Schiffs erfolgt, die Handhabe zum Einschreiten wegen Verleumdung bieten würde, wenn sie unwahr wäre. Freilich werden in der Leidenschronik auch zahlreiche Fälle aufgeführt, bei denen man sich der Überzeugung nicht verschließen kann, daß neben einem richtigen Kern auch starke Übertreibungen vorliegen,

[1] Für den vom Verbande geforderten „Schiffsrat", eine Art Arbeiterausschuß auf dem Schiff, und für den „Obmann" habe ich allerdings nirgends Verständnis oder Interesse gefunden. Keiner wußte mir zu sagen, wie er sich eine solche Einrichtung denke.

Digitized by Google

daß der Betroffene selbst die Hauptschuld an seiner Behandlung hatte oder daß es sich um Unannehmlichkeiten handelt, denen die Schiffsleitung nicht abhelfen konnte. Dagegen möchte man den übrigen Artikeln des „Seemanns" häufig etwas mehr Sachlichkeit und Gerechtigkeit wünschen. Wenn die Seemannsmission als „Maitresse des Reedertums", die Reeder als „Raben, die auf das Aas niedersteigen", als „Vampyre" ꝛc. bezeichnet werden, so sind das Geschmacklosigkeiten, die auch in der Hitze des Kampfes besser unterblieben. Doch wird man es hier den Leitern des Seemannsverbandes einigermaßen zu gute halten können, daß sie auch von der den Unternehmern nahestehenden Presse in oft nicht gerade gewählten Worten angegriffen werden. Neben diesen Geschmacklosigkeiten kommen aber auch Äußerungen vor, bei denen es schwer fällt, an die Aufrichtigkeit der Verfasser zu glauben. So wird jedes verlorene Schiff kurzweg zu einem Opfer brutaler kapitalistischer Profitgier, welche die Mannschaft womöglich absichtlich in den sicheren Tod sendet, um die Versicherungsgelder einzuheimsen, jeder Unfall ist die Folge derselben Rücksichtslosigkeit, welche die Kosten scheut, die mit der Anschaffung besserer Einrichtungen verbunden sind, jeder Ertrunkene wird zu einem stummen Zeugen des brutalen Unterdrückungssystems, das ihn zur Verzweiflung und zum Selbstmord getrieben hat. Der neuen Seemannsordnung, die zwar nicht alle Wünsche der Seeleute erfüllt hat, aber doch gerade in den wichtigsten Punkten schwerwiegende Verbesserungen ihrer Lage mit sich bringt, wird ebenso wie den Versicherungsgesetzen jeder Wert abgesprochen oder wenigstens nur ein „minimaler" Wert zuerkannt. Als — allerdings zuerst aus Reederkreisen — der Antrag gestellt wurde, den § 52 Abs. 2 Nr. 2 der neuen Seemannsordnung zu ändern, in dem für die Gehaltserhöhung des Leichtmatrosen auf längeren Reisen der Beginn des zweiten (statt dritten) Jahres festgesetzt war, erschien im „Seemann" ein fulminanter Artikel gegen diese kapitalistische Unersättlichkeit, obwohl sich jeder Unbefangene sagen mußte, daß es sich hier um ein Redaktionsversehen im Gesetz handle. Solche Übertreibungen schießen über das Ziel hinaus und können nur schaden. Ich darf aus eigener Erfahrung bemerken, daß ich nach der Lektüre des „Seemann" die Ansicht gewonnen hatte, Mißhandlungen der Untergebenen gehörten auf den Schiffen gewissermaßen zum täglichen Brot. Daher war ich nicht wenig erstaunt, als mir von den vernommenen Seeleuten, wie bereits oben S. 455 erwähnt, keiner einen Fall von Mißhandlung durch einen Vorgesetzten auf einem Dampfschiffe mitteilen konnte. Es mag das ein Zufall sein, deutet aber doch wohl darauf hin, daß es damit

Digitized by Google

im ganzen nicht so schlimm ist. Im Interesse der Sache wäre es meines Erachtens besser, wenn die unzweifelhaft vorkommenden Fälle von Mißhandlung, von schlechter Kost, von ungenügenden Unterkunftsräumen, ferner die Fälle engherziger Behandlung in Bezug auf Lohn und Entschädigung, die Fälle, in denen durch Fahrlässigkeit des Reeders oder Schiffsleiters Unfälle oder gar Schiffsverluste verschuldet sind, mit Ernst und Gründlichkeit zur Sprache gebracht würden. Niemand hat ein Interesse daran, daß solche Fälle ungerügt bleiben und sowohl die Behörden wie die Versicherungsgesellschaften und die Reeder werden es nur begrüßen können, wenn ihnen die geeigneten Handhaben zur Beseitigung von Mißständen geboten werden. Auch bei den Schiffsleuten verfehlt nach meiner Beobachtung diese Maßlosigkeit ihren Zweck und ich schreibe, wie bereits bemerkt, diesem Umstande einen Teil des Mißerfolgs des Verbandes zu[1].

Auch die Tatsache, daß die Vorstandsmitglieder des Verbandes, wenigstens in den mir bekannten Weserhäfen, durchweg Gastwirte oder

[1] Es darf in diesem Zusammenhange nicht verschwiegen werden, daß dem Verbande in den letzten Jahren auch von seiten seiner Gegner ergiebiger Agitationsstoff geliefert worden ist. So kann man es nur auf das tiefste bedauern, daß die unbegreifliche, in der Presse viel besprochene Äußerung eines Elsflether Reeders („Leider ist die Mannschaft gerettet") gefallen ist. Allerdings behauptete der Autor, daß es sich nur um ein Versehen gehandelt habe. Der Zusammenhang, in dem der betreffende Satz steht, macht aber eine solche milde Deutung fast zur Unmöglichkeit. Auch eine etwas burschikose Äußerung des früheren Hamburger Vorsitzenden der Seeberufsgenossenschaft, der eine allerdings ziemlich unerhebliche Unfallverhütungsvorschrift als Dekorationsstück („mundus vult decipi") eingeführt wissen wollte, hat viel böses Blut gemacht. Endlich mag hier als ein Beispiel für viele das Elaborat eines unberufenen Verteidigers der Reederinteressen zitiert werden, das sich in Nr. 61 der Allg. Schiff. Ztg. Jahrg. 1901 befindet. Es heißt da: „Das am meisten autokratisch regierte, aber auch das „geordnetste Staatswesen", in dessen Getriebe jedes Mitglied ein ganzer Mann sein muß und seine Pflicht unweigerlich zu erfüllen hat ... ist das Seeschiff! In diesem Staat ist keineswegs der Mensch gleich und namentlich auch nicht gleich an materiellen und pekuniären Einnahmen. In diesem Staat gibt es auch keine Drückebergerei von übernommener Arbeit, es blüht die Akkordarbeit in ausgesprochener Weise, und Faulenzerei wird, wenn sie denn gar nicht anders weichen will, schlimmstenfalls, wie jetzt der beliebte Ausdruck lautet — in der Manier des dunkeln Mittelalters, nämlich mit dem sehr wirksamen und unter Umständen höchst nützlichen und empfehlenswerten Tauende sehr praktisch beseitigt." Weiter heißt es in diesem Panegyrikus auf den Schiffsstaat: „Armut, drückende Armut, gibt es nicht, Arbeitslosigkeit, Obdachlosigkeit ist nicht vorhanden, Nahrungssorgen fehlen. Der Gehorsam ist ein unbedingter, die Strafen auf Ungehorsam sind sehr strenge, und — ein Parlament ist nicht vorhanden." Man meint den seligen Stahl zu hören.

Digitized by Google

Ausrüstungshändler sind, wirkt auf manche Seeleute abschreckend. Selbstverständlich bin ich weit davon entfernt, an dem guten Willen der meisten dieser Leiter zu zweifeln. Im Gegenteil habe ich von allen, mit denen ich in persönliche Berührung kam, die Überzeugung gewonnen, daß sie ihre Tätigkeit für den Verband mit dem in Arbeiterkreisen so häufigen Idealismus betreiben. Die große Menge der dem Verband angehörigen Schlafbasen, Ausrüstungshändler und Handwerker ist ihm aber schwerlich aus idealen, sondern aus sehr realen Gründen beigetreten und gerade diese Elemente müssen mit der Zeit schon deshalb einen überwiegenden Einfluß gewinnen, weil sie bei allen Versammlungen gegenüber den stark fluktuierenden Seeleuten den festen Kern bilden. Daß die wirtschaftlichen Interessen der Seeleute den Geschäftsinteressen dieser Personen zuwiderlaufen, wurde schon in dem Abschnitt „Anheuerungen" ausgeführt. Dafür hat auch der Seemann ein durch vielfache schmerzliche Erfahrung erworbenes Verständnis und bei manchen der von mir vernommenen Schiffsleute kam dieses Mißtrauen zum unverholenen Ausdruck. Allerdings können die Leiter des Verbandes, soweit sie nicht im Hauptamte angestellt und damit der Notwendigkeit des Schiffsdienstes enthoben sind, keine aktiven Seeleute sein. Abgesehen davon, daß das Mißtrauen gegenüber Maßregelungen, wie jüngst einige bedauernswerte Vorgänge in Bremerhaven gezeigt haben, nicht unberechtigt ist, macht es der Beruf dem Seemann unmöglich, so verantwortliche und zeitraubende Geschäfte, wie die Kassenführung eines großen Verbandes, zu übernehmen. Personen, die an Land eine unabhängige Stellung haben, sind daher für die Leitung des Verbandes unentbehrlich und da liegt allerdings der Gedanke nahe, die Schlafbasen, die meist früher gefahren haben und die Verhältnisse an Bord kennen, zu bevorzugen. Auf die zahlreichen übrigen am Lande beschäftigten und von dem Verdienst der Seeleute lebenden Personen trifft jedoch diese Erwägung nicht zu. Ihr Austritt aus dem Verband könnte seiner Entwicklung nur förderlich sein.

Als weiteren Grund für die ungünstige Entwicklung des Verbandes in den letzten Jahren möchte ich ferner noch hervorheben, daß die Höhe des Beitrags, zumal nach einer längeren Reise, für manche Schiffsleute abschreckend wirkt. Sie haben vom Verbande keinen realen Vorteil gehabt, vielleicht noch nicht einmal den „Seemann" erhalten und sollen nun auf einmal den Betrag für mehrere Monate, vielleicht Jahre, nachzahlen. Das veranlaßte sie zu Vergleichen zwischen dem Nutzen des Verbandes und den Opfern, die sie dafür bringen müssen. Überhaupt liegt in dem Umstand, daß der Verband wenig greifbare Vorteile bietet, eine

Digitized by Google

große Schwierigkeit für seine Ausbreitung. Unterstützungskassen, Versammlungshäuser, Lesehallen usw. hat er nicht begründet. Sein Hauptzweck scheint die Sammluug eines Streikfonds zu sein, der aber bei den großen Massen von Seeleuten, um die es sich in den Welthäfen handelt und bei der Möglichkeit der Heranziehung von Ausländern bei einem allgemeinen Streik niemals weit reichen würde. Jetzt beträgt der Streikfonds etwa 40 000 Mk. Vielleicht ist das Bestreben, beim Mangel an anderer Betätigung nun wenigstens in der Agitation etwas möglichst Überraschendes und Sensationelles zu bieten, in erster Linie für den dabei herrschenden Ton verantwortlich zu machen. Übrigens möchte ich hervorheben, daß die Redaktion des „Seemann" sich neuerdings einer maßvolleren Polemik befleißigt. Der Rückgang der Mitgliederzahl im letzten Jahre wird endlich den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen zuzuschreiben sein, die sich auch in der Beschäftigung der Seeleute zu erkennen gab.

Alle Bedenken, die hiernach gegen die Tätigkeit des Verbandes zu erheben sind, können jedoch meine Überzeugung von der Wichtigkeit, ja Notwendigkeit einer Organisation der Seeleute nicht erschüttern. Und da der Seemannsverband augenblicklich die einzige lebensfähige Organisation ist, so würde ich für die Seeleute keinen Vorteil darin sehen, wenn er verschwände. Allerdings ist eine fortschreitende Entwicklung von innen heraus erforderlich, wenn der Verband mehr leisten will als unfruchtbare Verhetzung.

Die wichtigste Aufgabe des Verbandes möchte ich neben der selbstverständlichen Einwirkung auf möglichst günstige Arbeitsbedingungen darin sehen, den eigentlichen Krebsschäden des Seemannslebens, dem Logiswesen und dem Trunk entgegenzutreten. Beides hängt nahe miteinander zusammen. Gerade hier steht aber der Umstand, daß die Verbandsleiter selbst zum größten Teil Gastwirte sind, einer gründlichen Reform entgegen. Wenn Wirtschaften angegriffen werden, so sind es neuerdings hauptsächlich die Seemannsheime, obgleich gerade sie dem Unwesen vieler Hafenkneipen durch ihre bloße Existenz am wirksamsten entgegenarbeiten und vermöge ihrer günstigen finanziellen Verhältnisse wichtige Reformen, wie die Beseitigung des Trinkzwangs, anbahnen können.

Auch die Bestrebungen gegen die Trunksucht sind ins Stocken geraten. Noch vor drei Jahren suchte der derzeitige zweite Vorsitzende des Verbandes, der selbst ein überzeugter Abstinent ist (der frühere Kapitän Störmer), eine Bewegung für völlige Enthaltsamkeit unter den Seeleuten ins Leben zu rufen. Nach einem Bericht im „Seemann" faßte eine

Digitized by Google

größere Versammlung mit allen gegen 8 Stimmen folgenden Beschluß: „Die am 18. Juli 1900 in der Konkordia in Hamburg versammelten Seeleute sind mit dem Referenten darin einverstanden, daß der Genuß von Alkohol in jeglicher Form schädlich und deshalb auf Enthaltsamkeit von diesem Gift in erster Linie von seiten sämtlicher Arbeiterorganisationen möglichst hinzuwirken ist.“ Nachdem dann noch einige Schritte in dieser Hinsicht empfohlen worden sind, heißt es am Schluß: „Auch ist seitens der Organisation die Einrichtung einer Lesehalle in Erwägung zu ziehen.“ Sowohl von der Enthaltsamkeitsbewegung, wie von der Lesehalle habe ich in den späteren Nummern des „Seemann“ nichts wieder gelesen, obgleich es sich dabei um zwei Gedanken von der größten Tragweite handelt, bei deren Ausführung das Übel an der Wurzel angegriffen würde. Auch die Nachteile des Notensystems könnten von der Organisation wirksam bekämpft werden, wenn man eigene Lager errichtete, in denen gute Waren preiswert abgegeben und Noten dagegen in Empfang genommen würden. Der Gedanke liegt namentlich für Hamburg nahe, wo auf der einen Seite das Notenwesen in höchster Blüte steht und wo auf der anderen die Großeinkaufsgesellschaft sich in so großartiger Weise entwickelt hat. Aber auch hier ist man über allgemeine Erwägungen nicht hinausgekommen. Auch gegen die Leichtfertigkeit in der Auffassung sexueller Dinge und in der wirksamen Bekämpfung der sexuellen Erkrankungen geschieht recht wenig. Der Ansiedlung in den ländlichen Distrikten, die, wie die Dinge liegen, allein im stande ist, größeren Massen von Schiffsleuten die Möglichkeit zur Unterhaltung einer Familie zu bieten und sie dadurch vor den gefährlichen Wirkungen der periodischen Arbeitslosigkeit und des Kneipenlebens in den Hafenstädten zu bewahren, stehen die Leiter des Verbandes teilnahmlos, ja feindlich gegenüber, weil diese Schiffsleute anscheinend für die Organisation kein Interesse haben. Und doch sind gerade diese Elemente die von den Reedern unabhängigsten und sie würden vermutlich sehr bald Interesse für die Organisation gewinnen, wenn sie nicht in einem gewissen natürlichen Gegensatze zu den Gastwirten der Hafenstädte ständen.

In allen diesen Punkten entspricht die teils aktive, teils passive Stellung des Verbandes wohl dem Standpunkte der Gastwirte, sie entspricht aber nach meiner Überzeugung nicht dem wahren Interesse der Seeleute. Der Verband fände hier ein reiches Feld nutzbringender Tätigkeit, auf dem man ihm nur die Mitwirkung der großen Masse der Seeleute und gute Erfolge wünschen kann.

Digitized by Google

Die Ostseehäfen Flensburg, Kiel, Lübeck.

Von

Professor Dr. Ferdinand Tönnies,
Eutin.

Digitized by

Vorbemerkungen über die Methode[1].

Die gegenwärtige Untersuchung hat sich folgender Hilfsmittel bedient, die, so scheint es, bei jeder derartigen Erforschung der sozialen Lage von Arbeitern zur Verfügung stehen und gebraucht werden müssen, wenn die Untersuchung der amtlichen Machtmittel entbehrt und auch nicht annähernder Weise mit demjenigen öffentlichen oder privaten Geldaufwande geführt werden kann, den die statistische Methode, die allein ein volles und getreues Bild sozialer Zustände zu geben vermag, erfordern würde. Indessen lasse ich dahin gestellt bleiben, ob das hier gegebene Verzeichnis von Hilfsmitteln irgend welche Bedeutung in Anspruch nehmen kann; zunächst bedeutet es nur, daß sie bei dieser anliegenden Untersuchung wirklich angewandt worden sind; ich habe aber für richtig gehalten, ihnen einen allgemeinen Ausdruck zu geben, um dadurch zugleich ein Urteil über ihren relativen Wert zu begründen.

1. Amtliche Mitteilungen (A). Diese beziehen sich im vorliegenden Falle nur auf einige äußere Daten, die von den Seemannsämtern herrühren und, soweit sie gehen, für hinlänglich sicher gelten dürfen.

2. Aussagen der Unternehmer und ihrer Vertretungen (U). Die zuverlässigsten Angaben dieser Art sind von den Handelskammern zu gewinnen, und ich habe von den Handelskammern zu Flensburg, Kiel und Lübeck solche

---

[1] Folgende sind die im Texte gebrauchten Abkürzungen:

(A) = Amtliche Mitteilungen.
(U) = Mitteilungen und Urteile der Unternehmer.
(M) = ebensolche der Kapitäne u. s. w.
(S) = ebensolche anderer sachverständiger Personen.
S-V = Seemannsverband für Deutschland.
FRL = ausgefüllte Fragebogen der Mitgliedschaft Flensburg des S-V.
FRC = ebensolche der Zentrale des S-V.
(CO) = Auszüge aus Briefen von Mitgliedern des S-V.
S-O = Seemanns-Ordnung.
Z.S. = Zeitschrift „Der Seemann".
UVV = Unfallversicherungsvorschriften.

Digitized by Google

erhalten; direkte Vertreter der Reederintereſſen haben dabei ihre Mitwirkung nicht verſagt. Indeſſen betreffen auch dieſe Angaben der Natur der Sache nach faſt nur äußere Verhältniſſe, beſtimmte Tatſachen, die auf die Lage der Arbeiter unzweifelhaften oder wahrſcheinlichen Einfluß haben. Über dieſe Lage ſelbſt ſich ein Urteil zu bilden, haben wenigſtens die Unternehmer wenig Veranlaſſung und in der Regel, trotz wohlwollender Geſinnungen, ſehr wenig Neigung; vor allem aber wenig Gelegenheit, weil ſie von der Arbeiterklaſſe als ſolcher durch zu große ſoziale Entfernungen getrennt ſind und nicht das Intereſſe des Forſchers haben können, das am eheſten über dieſe Klüfte eine Brücke ſpannt. Sofern ſie aber urteilen, ſo werden ſie geneigt ſein, die Lage der ihnen unterſtehenden Arbeiter für gut oder doch für befriedigend zu halten, Klagen und Beſchwerden als unwahr oder doch als aufgebauſcht und übertrieben hinzuſtellen, die Unzufriedenheit als durch bezahlte Agitatoren („gewiſſenloſe Hetzer") künſtlich wachgerufen zu bezeichnen. Indeſſen muß hervorgehoben werden, daß dieſe Tendenz in unſerem Falle, was Flensburg angeht, nicht in ihrer Schärfe hervortritt.

3. Ausſagen der Meiſter, Werkführer u. dgl. d. i. der techniſchen Betriebsleiter (M): in Bezug auf die Schiffahrt alſo von Kapitänen, Steuerleuten, Maſchiniſten (der erſte Maſchiniſt auf den Dampfſchiffen wird allgemein „der Meiſter" genannt). Dieſe Perſonen ſtehen in ſozialer wie in techniſcher Hinſicht zwiſchen den Unternehmern und den eigentlich ſogenannten Arbeitern, in unſerm Falle alſo zwiſchen den Reedern und den Seeleuten niederer Chargen, und werden ſich ihrer ſozialen Stellung nach regelmäßig dem „Mittelſtande" zurechnen. Sie können daher in Bezug auf Intereſſen, die zwiſchen „Kapital und Arbeit" ſtreitig ſind, ein vermittelndes und durch gerechte Erwägungen beſtimmtes, die Tatſachen gelten laſſendes Urteil haben, um ſo mehr, da ſie innerhalb des Betriebes ſtehen und nicht, wie die kapitaliſtiſchen Unternehmer, außerhalb ſeiner[1]. Große Erwartungen dürfen indeſſen doch nicht von dieſen Auskünften gehegt werden. Ihrer ganzen intellektuellen Verfaſſung und den Anforderungen ihrer Berufstätigkeit gemäß ſind dieſe Perſonen ganz und gar praktiſch, und ganz und gar nicht theoretiſch gerichtet; wenn ſie aber urteilen, ſo werden ſie allzu leicht in den Fehler jedes nicht wiſſenſchaftlich geſchulten Urteils verfallen, den Fehler der haſtigen und ſich ſelbſt nicht erkennenden Verallgemeinerung; das kritiſche

[1] . . . „Oftmals hat der Reeder keine Ahnung von dem internen Schiffsdienſt auf See und erhält erſt Kenntnis, wenn durch Seeamtsverhandlungen ſolche Zuſtände klargelegt werden". Inſpektor Kapitän Polis auf dem Nautiſchen Vereinstag 1903: Verhandlungen S. 48.

Digitized by Google

Urteilen ist auf jedem Gebiete eine — nicht leichte — Kunst, die nach Regeln erlernt und methodisch geübt werden muß. Gleichwohl werden die hier gemeinten Urteile, insofern als sie von unparteiischen und sachverständigen Leuten herrühren, immer ein nicht geringes Gewicht haben, wenngleich es auch dadurch vermindert wird, daß sie abhängige, in unserm Falle im Dienste der Reedereien stehende Personen sind, die als solche zu fürchten pflegen, durch eine offene Aussprache, wenn diese ihren „Brotherren" mißfiele, sich zu schaden. In wissenschaftlichem Interesse wird man daher vorziehen, solche Gewährsmänner, wenn sie außer Dienst sich befinden und doch diesem noch zeitlich so nahe stehen, daß ihr Urteil für gegenwärtige Zustände Gültigkeit in Anspruch nehmen darf, zu befragen; namentlich werden also solche Kapitäne, die vor nicht langer Zeit in den Ruhestand getreten sind, als glaubwürdige und zum Reden eher geneigte Zeugen in Betracht kommen. Übrigens aber kann die unparteiische Zwischenstellung dieser ganzen Kategorie niemals vollkommen sein, die Wirklichkeit wird sehr starke Abweichungen davon zeigen. Je höher die Charge, desto näher steht sie dem Unternehmer. Der Kapitän ist sehr oft Besitzer von Schiffsparten, also Mitreeder, er hatte bis vor einigen Jahren, an den Frachteinnahmen seine Tantieme; auch durch seine verantwortliche Stellung fühlt er sich verpflichtet, das Interesse der Reederei nach außen hin wahrzunehmen und in seinen Gesinnungen zu ihr zu halten. Die Korrespondentreeder oder Direktoren der Gesellschaften sind oft, die Inspektoren der Reedereien regelmäßig ehemalige Kapitäne. Das Bewußtsein, einer anderen Klassenschicht anzugehören, wird also bei dem Schiffsführer, der sich nicht als Arbeiter fühlt, sondern als Beamter erscheint, nicht leicht aufkommen. Etwas eher wird dies bei den Steuerleuten der Fall sein: zwar der erste ist tatsächlich der Vize-Kapitän und hat Grund zu erwarten, daß ihm selber bald die Führung eines Schiffes anvertraut werde. Der zweite steht diesem Ziele noch ferner; dagegen hat er seine Matrosenzeit noch nicht lange hinter sich, er wird zuweilen noch mit seinen ehemaligen Kameraden sympathisieren. Andererseits hat er sich meistens schon als Matrose von der großen Menge dieser geschieden gefühlt; auch wird er in der Regel nicht lange als Matrose auf einem Dampfschiffe dienen, da er seine technische Ausbildung nur durch eine 3—4jährige Dienstzeit auf Segelschiffen gewinnen konnte; da in Flensburg solche nicht mehr vorhanden sind (im Ostseegebiet überhaupt nur sehr wenige von Bedeutung), so mußte er von Hamburg oder Bremen fahren, um die für das Steuermannsexamen vorgeschriebene „Fahrzeit" zu erlangen. Jedenfalls sind die Steuerleute an der Leitung des eigentlichen Schiffsbetriebes direkt beteiligt und ihrem Stande, daher auch ihrer

Digitized by Google

Denkungsart nach, dem Kapitän sehr nahe. Sie alle werden, auch wenn sie selber — wie es allerdings auch in Flensburg nicht ganz selten der Fall ist — Grund zur Unzufriedenheit mit der Reederei zu haben glauben, sich wohl hüten, mit der Mannschaft irgendwie gemeinsame Sache zu machen. Als „Offiziere" — denen sie durch die neue S-O ausdrücklich beigezählt werden — sind ferner die Maschinisten an Bord der Dampfer eine besondere Gruppe und können als kundige Zeugen für die Zustände der Schiffsarbeiter herangezogen werden, namentlich soweit diese als Heizer und Trimmer ihnen unterstellt sind. Sie haben mit der Leitung des Schiffes nichts zu tun; sie regulieren die dem Schiffe dienende motorische Kraft. Sie stehen dem Kapitän und daher auch dem Reeder ferner, sie werden eher ihre Angelegenheiten als verschieden von, und daher möglicherweise auch als entgegengesetzt denen der Unternehmung begreifen. Manche haben „von der Pike auf" gedient, d. h. sind zuerst Trimmer, dann Heizer gewesen; solche kennen die Zustände des Arbeiters, und zwar immer des Dampfschiffsarbeiters, aus eigener Erfahrung; alle kennen überhaupt, ebenso wie die unteren „Feuerleute" selber, die Schiffsarbeit ausschließlich als Dampferbetrieb; dieser Umstand nähert ihre Anschauungen denen derjenigen Matrosen, die ebenso wie sie, auf Dampfschiffen groß geworden sind, und diese bilden mehr und mehr die große Menge. — Daher, wenn Meinungen und Klagen der Maschinisten mit denen der Mannschaft zusammentreffen, so werden wir darin eine schwer wiegende Bestätigung dieser erblicken müssen; um so mehr, da die Maschinisten sonst eben so sehr wie Steuerleute und Kapitäne oberhalb der Arbeiterklasse als Mittelstand sich behaupten wollen; auch wenn in Wirklichkeit ihr Dienst, wie es teilweise der Fall ist, sich kaum von einer sauern und nur mäßig bezahlten Arbeit unterscheidet.

4. Neben technischen Betriebsleitern können zuweilen noch andere Sachverständige (S) befragt werden, d. i. Personen, die durch ihre Berufstätigkeit den Verhältnissen nahe stehen und sie zu beobachten fortwährende Gelegenheit haben und Anregung empfangen. Ihr Standpunkt, ihre Anschauungen werden meistens mit denen der vorigen Kategorie sich berühren oder zusammenfallen; jedoch können sie mindestens ebenso unbefangen sich aussprechen, wie etwa im Ruhestand befindliche Meister (Kapitäne usw.), zumal wenn sie nicht mit ihrem Namen dafür einstehen sollen. Gebunden werden sie an die Unternehmer und deren Interessen noch weniger sein, wenngleich ihre Sympathien schon dadurch, daß auch sie heftig gegen alles „Sozialdemokratische", Aufreizung u. dergl., kurz gegen die Arbeiterbewegung, reagieren, ihre natürliche Neigung nach jener Seite hin haben. Wenn aber in diesem Berichte Mitteilungen und Ansichten gefunden werden, die sich

Digitized by Google

auf (S) berufen, in einem Sinne, der den Interessen der Unternehmungen entgegen sein oder scheinen möchte, so wird doch jeder Versuch aussichtslos sein, bestimmte Aussagen auf bestimmte einzelne Personen, die so freundlich gewesen sind, sich mir gegenüber auszusprechen, zurückzuführen. Denn alle solche Aussprachen sind für mich nur Erkenntnisgründe gewesen für *mein* eigenes Urteil, das ich aber in diesen Fällen zunächst vorsichtigerweise dahin fasse, daß eben die Ansicht sachverständiger Leute so und so beschaffen sei, wenn auch die Form, in der ich diese Ansicht ausdrücke, meine eigene ist.

5. Die Hauptquelle für eine Untersuchung der sozialen Lage einer bestimmten Gruppe oder Klasse von Menschen ist aber notwendigerweise diese Gruppe oder Klasse selber. Wenn wir die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter erforschen wollen, so müssen wir vor allen anderen die in der Seeschiffahrt beschäftigten oder beschäftigt gewesenen Arbeiter selber befragen, wie sie ihre Lage empfinden und kennen. In dem Umfange und mit der methodischen Strenge, wie dies nötig wäre, um die volle Wahrheit zu ermitteln, kann dies ein einzelner Berichterstatter freilich nicht leisten. Die Aussagen, die ihm zur Verfügung stehen oder die er für sich heranziehen kann, werden bei einer großen Menge der Personen, die der Betrachtung unterliegen, nur Stichproben bedeuten. Schon hierin liegt eine Warnung vor eiligen Schlußfolgerungen. Außerdem versteht es sich von selber, daß alle solche Aussagen mit *Vorsicht* aufgenommen und einer scharfen kritischen Sonde unterworfen werden müssen. Wenn der Unternehmer, insoweit das Bewußtsein seines Interesses ihn leitet, geneigt ist, die Lage der Arbeiter gut oder doch genügend zu finden, so ist der Arbeiter, insoweit das Bewußtsein *seines* Interesses ihn leitet, geneigt, seine eigene Lage und die seiner Kollegen schlecht oder doch ungenügend zu finden. Auf beiden Seiten freilich stehen andere Motive einer tendenziösen Darstellung entgegen; auf beiden die rein moralischen Motive, namentlich der Sinn für Wahrheit, wozu auf seiten der Unternehmer noch menschliches Wohlwollen und Sinn für soziale Gerechtigkeit möglicherweise hinzukommt. Aber den *rein* moralischen Motiven darf in allen menschlichen Zuständen nur eine schwache Wirkung zugeschrieben werden. Der Unternehmer *kann* es aber auch in *seinem* Interesse finden, daß der Arbeiter fortschreitet, daß er „kaufkräftiger" wird (wenngleich dies nur einen angenehmen Schein für eine weniger angenehme Sache, nämlich einen größeren Anteil am Gesamtprodukt bedeutet), namentlich aber kann er (der Unternehmer) zu der Einsicht kommen, daß der besser genährte und überhaupt der eines besseren Gesamtzustandes sich erfreuende Arbeiter leistungsfähiger und leistungswilliger ist; indessen ist diese Einsicht schwierig und gilt für abstrakt, die

Digitized by

näher liegenden Interessen und Erwägungen lassen ihr selten einen erheblichen Spielraum. Auf seiten der Arbeiter wirken außer den genannten moralischen Potenzen, wozu häufig noch Treue und Untertänigkeit, Bescheidenheit und Demut kommen, doch auch das Interesse, sich bei den Vorgesetzten in gutem Ansehen zu erhalten, noch mehr die Furcht, sich durch Kundgebung von Unzufriedenheit zu schaden, solchen Kundgaben stark entgegen; aber auch der Unzufriedenheit selber, der Empfindung davon, stehen sehr bedeutende Momente entgegen; vor allem die Gewohnheit, aber auch das Temperament, der leichte Sinn, der namentlich der Jugend eignet (ganz besonders aber bei Seeleuten angetroffen wird) und die Meinung, daß man sich in das Unvermeidliche ergeben müsse, lassen viele Übel willig ertragen; auch der Stolz verwehrt es, sie als Übel anzuerkennen, klagen gilt als unmännlich, außerdem ist es unbequem, sich auf „Weiterungen" einzulassen u. s. w. Aber diesen retardierenden Momenten gegenüber liegt nun freilich ein mächtiges Agens in der großen allgemeinen Arbeiterbewegung, d. h. in dem erwachenden und mehr und mehr wachsenden Selbst- und Klassenbewußtsein des Arbeiters. Er lernt es nun als *Pflicht* anerkennen und zuletzt auch *empfinden*, für das Gesamtwohl der Arbeiterschaft, zunächst aber für das Wohl seiner Berufsgenossen, worin sein eigenes eingeschlossen ist, zu streben und tätig zu sein, also um die Verbesserung der eigenen und der Klassenlage sich zu bemühen; und dieser Standpunkt, den zwar nur wenige klar bewußt einnehmen, auf den aber viele schon aus Nachahmungsneigung und aus Rücksicht auf die Meinung der wenigen sich begeben, ergibt dann einen ganz neuen Gesichtswinkel für das *Urteil* über die eigenen Zustände. Die Kenntnis und bewußte Verfolgung des eigenen Interesses, die dem Kaufmann und Unternehmer selbstverständlich und ursprünglich ist, ist eben für den Arbeiter ein spätes und schwieriges Produkt seiner Entwicklung, was von jenen so ausgedrückt zu werden pflegt, daß sie die Unzufriedenheit als „künstlich geschürt" bezeichnen; und dies ist, richtig verstanden, richtig genug. Jedenfalls müssen Beschwerden und Klagen, die auf diese Weise hervorgerufen worden sind, *anders* beurteilt werden, wenn es nur auf den Wahrheitsgehalt ankommt, als die durchaus spontanen Ausdrücke der Unzufriedenheit. Es genügt überhaupt nicht der feste Vorsatz des Forschers, weder zu leichtgläubig noch zu mißtrauisch sein zu wollen. Er muß nach *objektiven* Kriterien suchen, um sich über die Glaubwürdigkeit der behaupteten Tatsachen, über den Wert der vorgetragenen Meinungen zu vergewissern.

Solche Kriterien sind nun offenbarerweise in den Aussagen der übrigen bisher charakterisierten Gewährsmänner enthalten. Sehr schwer müssen die

Digitized by Google

Bestätigungen wiegen, die von dieser Seite herkommen, um so schwerer, da hier (wie gesagt) im allgemeinen die Ansicht vorherrscht, daß die meisten Klagen grundlos sind, daß Mißstände aufgebauscht, die Darstellungen übertrieben werden. Hingegen wird uns ein sehr entschiedener und spezieller Widerspruch, eine ausdrückliche Leugnung bedenklich machen. In dem Fehlen solchen Widerspruchs werden wir aber auch ebenso, wie in einer bedingten und zweifelnden Einräumung, indirekte Bestätigungen erblicken dürfen. Einen anderen Charakter haben Bestätigungen der Art, daß Personen, die zur Gruppe (M) gehören, in unserem Falle als Schiffsoffiziere, unter Übelständen, die von den eigentlichen Arbeitern, also hier von den Seeleuten niederer Chargen behauptet werden, selber leiden, also die Beschwerden unterstützen. Solche Bestätigungen sind darum gewichtig, weil die Gruppe im allgemeinen weniger Grund zur Unzufriedenheit hat und jedenfalls wenig geneigt ist, mit der anderen, die den Gegenstand unserer Untersuchung bildet, gemeinsame Sache zu machen.

Als indirekte Bestätigung darf — mit einiger Einschränkung — auch gelten, wenn Berichte und Klagen, die in der Arbeiterpresse — für unseren Gegenstand in der zweimal monatlich erscheinenden Zeitschrift „Der Seemann", aber auch in dem zu Kiel erscheinenden Tageblatt „Schleswigholsteinische Volkszeitung" — gedruckt werden — keine Leugnung oder Widerlegung finden. Was die von Flensburg ausgehenden Berichte angeht — und damit werde sogleich auf einige unter N. in unserem Fragebogen enthaltene Fragen geantwortet —, so hat ein einziges Mal, und zwar in den Anfängen der Organisation und des Fachblattes (1897) ein solcher Bericht zu einer Gerichtsverhandlung und zu einer Verurteilung (drei Wochen Gefängnis) wegen Beleidigung geführt (es handelte sich um die in scharfe Ausdrücke gefaßte Behauptung, daß ein Schiff ungenügende Besatzung gehabt habe). Alle späteren Berichte sind unangefochten geblieben. Daraus folgt nicht, daß sie buchstäblich wahr sind. Aber es darf doch vermutet werden, daß sie auch keine groben Entstellungen der Wahrheit zu Ungunsten der Schiffsführung und Reedereien enthalten haben, da solche doch wohl zu gerichtlichen Klagen oder mindestens zu preßgesetzlichen Berichtigungen geführt hätten. Allerdings wird in einer anderen Zeitschrift, die vorzugsweise für Nord- und Ostsee Interessen und Ansichten der Kapitäne und Schiffsoffiziere vertritt, der „Hansa", die gegnerische Zeitschrift „Der Seemann" in der heftigsten Art befehdet, und zwar vorherrschenderweise mit entschiedener Geringschätzung, ja Verachtung behandelt. Indessen richten sich die Vorwürfe doch hauptsächlich gegen den Ton, der in dem Arbeiterblatt angeschlagen werde, gegen die Aufhetzung, die darin geschehe, und

Digitized by Go

ganz besonders gegen die sozialdemokratische Gesinnung, die daraus hervorleuchte. Bestreitungen und Widerlegungen behaupteter Tatsachen sind, wenigstens was die Flensburger Berichte betrifft, mir nicht bekannt geworden; jedoch mag die Ursache zum Teile daran liegen, daß Kapitäne und Schiffsoffiziere es unter ihrer Würde halten, auf Polemiken gegen ein Blatt, das in ihren Kreisen und bei den Reedern so mißliebig ist, sich einzulassen. Andererseits muß aber hervorgehoben werden: wie begründet sonst jene Vorwürfe sein mögen, gegen die Berichte aus den uns hier angehenden Ostseehäfen, speziell aus dem Flensburger, dem bei weitem wichtigsten, können sie nicht mit Recht geltend gemacht werden; diese Berichte sind, wenn auch starke Ausdrücke unterlaufen, durchweg sachlich und ruhig gehalten und beschränken sich darauf, bestimmte einzelne Übel auf bestimmten einzelnen Schiffen darzustellen, ohne allgemeine Anklagen daraus zu schmieden; zuweilen mit ausdrücklicher Hinweisung darauf, daß es im allgemeinen löblich in dem Punkte sich auf Flensburger Schiffen verhalte.

Gleichwohl stellen diese Berichte nur eine Quelle zweiten Ranges für mich dar, weil sie absichtlich nur die eklatanten Fälle hervorziehen, die keineswegs immer die Merkmale typischer Fälle an sich tragen, sondern oft durch vorübergehende zufällige Umstände verschuldet waren. Wichtiger war mir, einen Einblick in die gesamte, während der letzten Jahre im Bureau der Gewerkschaft (Seemannsverband in Deutschland, Mitgliedschaft Flensburg) eingelaufene Korrespondenz zu nehmen, was mir, dank dem freundlichen Entgegenkommen des Vorsitzenden der Mitgliedschaft, zu wiederholten Malen gestattet gewesen ist. Ich habe über den Inhalt der darin enthaltenen Beschwerden — die immerhin nur einen kleinen Teil der einlaufenden Korrespondenz bilden — von 1898 ab kürzere, aus 1901 und 1902 eingehende Notizen genommen. In der Regel sind diese Briefe von mehreren Personen unterzeichnet, die für die Wahrheit der Mitteilungen einstehen wollen. Die meisten Klagen sind aber von unbedeutender Art und betreffen nur sachliche Meinungsverschiedenheiten zwischen der Mannschaft und ihren Vorgesetzten, die zuweilen auf bloßen Mißverständnissen auf seiten jener beruhen. Oft erhalten sie nur eine Anfrage, wie man sich verhalten solle, wie es rechtens sei u. dgl. Auf den Inhalt wird unser Bericht selber sich zurückbeziehen (CO). Noch bessere Ausbeute gewährten aber zwei andere Quellen derselben Herkunft. 1. Im Sommer 1900 geschah eine Umfrage durch Fragebogen von der genannten Flensburger Mitgliedschaft, auf allen Schiffen, die ihr zugänglich waren; sie war auf neun Gegenstände, die des öfteren zu Beschwerden Anlaß geben, gerichtet. In dem Begleitschreiben „an die Mitglieder" wurde „ganz besonders darauf

Digitized by Google

aufmerksam gemacht", daß die Betreffenden „unter Umständen vor Gericht beschwören müssen, was sie hier mit ihrer Unterschrift beglaubigen". Es seien daher leichtfertige, unbegründete Angaben unter allen Umständen zu vermeiden, und empfohlen werde, die Fragebogen nicht sofort nach etwaigen Streitfällen, sondern erst 2—3 Tage nachher auszufüllen. „Man denkt dann in der Regel nicht mehr so scharf über Vorkommnisse, welche bei rechtem Lichte besehen, nachdem man in Ruhe darüber nachdachte, kein Grund mehr zur Klage sind". Die Fragen wurden von 21 Schiffen durch Matrosen und Heizer beantwortet, die mit ihren Namenszeichnungen „vorstehende Fragen nach bestem Wissen und Gewissen beantwortet zu haben bescheinigen". Die hierin enthaltenen Angaben werden (als FRL) bei den einzelnen Gegenständen, worauf sie sich beziehen, verwertet werden. 2. Ein anderer Fragebogen ging noch im selben Jahre (1900) von der Zentrale des Semannsverbandes aus. Er bezog sich speziell auf die Gefahren von Betriebsunfällen und sollte zur Kritik und Ergänzung der von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen Unfallverhütungsvorschriften dienen. Auch hier wurde „genaue und gewissenhafte Beantwortung" von insgesamt 19 Fragen dringend erheischt. Der Bogen sollte von mindestens zwei Personen der Besatzung — bei Dampfern von einem Heizer und einem Matrosen — unterschrieben werden. „Es wird sich empfehlen, die einzelnen Fragen im Logis laut vorzulesen und die Kollegen zu veranlassen, auch ihre Meinung zu äußern, damit nicht nur die Meinung der Unterzeichner zum Ausdruck kommt, sondern diese bei Beantwortung der Fragen die Meinung sämtlicher Kollegen, die an der Beratung teilnehmen, wiedergeben." Auch diese Fragebogen fanden auf Flensburger Schiffen starke Teilnahme; sie gingen ausgefüllt, und zwar mit einigen Ausnahmen vollständig ausgefüllt, von 26 Schiffen ein (24 in Flensburg, 2 in Schleswig beheimateten). Hingegen von den Kieler Dampfern (Anfang 1900 64, von denen aber 17 nur dem Hafenverkehr dienten) und von Lübeckern (zur gleichen Zeit 26) beteiligten sich nur je 7. Alle diese Antworten sind aber für unsern Zweck sehr wertvoll (FRC). Ihre Glaubwürdigkeit wird dadurch erhöht — dies gilt ebenso für die FRL —, daß die meisten Auskünfte günstig lauten; auch wenn von einzelnen Schiffen einzelne Übelstände scharf hervorgehoben werden, ist doch gleichzeitig mehreres anderes als „gut", „genügend", „völlig in Ordnung" u. s. w. bezeichnet worden. Da kein Grund vorhanden ist, die Richtigkeit dieser günstigen Angaben zu bezweifeln, so teilt sich von deren Glaubwürdigkeit den ungünstigen etwas — und zwar nicht wenig — mit: dieselbe subjektive Redlichkeit, die bei jenen zu Tage tritt, darf auch bei diesen vorausgesetzt werden. Anders wäre es, wenn die Absicht hervor-

leuchtete, „alles“ als schlecht oder mangelhaft darzustellen; davon habe ich indessen kaum eine Spur gefunden. Als günstiger Umstand dafür darf noch betont werden, daß der einheimische Menschenschlag, aus dem die Mehrzahl wenigstens der Flensburger Seeleute hervorgeht, sich durch Besonnenheit und durch Treuherzigkeit auszeichnet, wie auch von (U) (M) und (S) anerkannt wird. Man darf daher auch auf ein gewisses Maß von Ehrlichkeit und Wahrheitsliebe insofern rechnen, daß nicht leicht eine ganze Mannschaft auf eine unwahre oder bis zur Unwahrhaftigkeit ungenaue Beschwerde sich vereinigen wird. Daß es vereinzelt vorkommt, ist unter den Leuten selber bekannt; so schreibt ein Korrespondent an den Vorsitzenden der Mitgliedschaft über seine ehemaligen Gefährten: „daß die Leute abgemustert sind, das ist keine Ursache und schreiben an dich [an dich zu schreiben], da haben sie selber schuld; wenn sie sich besaufen und Krach machen, da kann auch nichts gutes raus kommen“. „Laß dich man nich von die was forlügen“. (In der Regel ist übrigens Orthographie und Grammatik erheblich besser, als die hier wiedergegebene; schlechtes Deutsch läßt auf Leute von dänischer Muttersprache schließen.)

6. Eine sehr wichtige, aber karge Quelle bilden endlich Gerichtsverhandlungen (G), sofern durch solche bestimmte Tatsachen konstatiert werden, auf die sich der Berichterstatter folglich als auf objektiv gewisse beziehen kann, oder Urteile gefällt werden, die eine besondere Autorität in Anspruch nehmen dürfen. Für den vorliegenden Zweck kommen in dieser Hinsicht fast ausschließlich die Entscheidungen von Seeämtern und des Oberseeamtes in Betracht, wie sie durch geschehene Schiffsunfälle hervorgerufen werden und bei Feststellung von deren Ursachen auf bestimmte Mängel und Übelstände ein starkes Licht werfen.

Die Darstellung wird nunmehr auf die Literae des Fragenschemas sich beziehen, und zwar so, daß der Hafen Flensburg als der bei weitem bedeutendste an die Spitze gestellt wird, so daß bei den zwei übrigen erheblichen — Kiel und Lübeck — auf die Verhältnisse jenes zurückverwiesen werden kann, soweit sie nicht von diesen abweichen. Die kleinen zu jedem Gebiete gehörigen Nebenhäfen werden sodann mit kurzen Notizen bedacht werden.

I. Flensburg.

A. a) Das Verzeichnis der Flensburger **Seeschiffe** von Anfang Januar 1903 umfaßt 94 Nummern, davon sind 6 als „im Bau“ bezeichnet, 2 sind hölzerne Segler, 1 Jacht von nur 17 R.-T. Netto-Raumgehalt, deren Eigentümer der Kapitän, eins, 1 Tjalk (ebenfalls einmastiges Fahrzeug) von

Digitized by Google

35 ½ R.-T., gehört zu einer der größeren Reedereien; 1 eiserner Schraubendampfer von ca. 27 R.-T. gehört der Flensburger Schiffsbaugesellschaft und dient für ihre Zwecke im Hafenverkehr, ferner sind 19 Schraubendampfer mit zusammen ca. 980 R.-T., davon 9 eiserne, die übrigen von Stahl, hauptsächlich für den Verkehr der Flensburger Föhrde bestimmt, jedoch fahren 2 mit Stückgut auf Lübeck, 2 nach Faaborg (auf Fynen), zuweilen wird auch Vieh aus Dänemark eingeführt. Reederei ist eine Aktiengesellschaft, die aus einer ehemaligen Flensburger und einer ehemaligen Sonderburger zusammengewachsen ist. Außerdem ist eine direkte Linie, die Flensburg-Stettiner, vorhanden — ebenfalls A.-G. —, sie besitzt 5 Schraubendampfer von zusammen 1143 ⅜ R.-T., von denen aber vor kurzem das größte verkauft wurde; ein anderes fährt regelmäßig von Hamburg aus (nach Finnland). Alle übrigen (61) fahren „wilde Fahrt", d. h. dienen dem wechselnden Frachtenverkehr von Hafen zu Hafen, zumeist auf Nord- und Ostsee, viele von diesen aber gehen im Winter ins Mittelmeer oder auch auf Mittel- und Südamerika; einige sind fast immer „draußen", d. h. in chinesischer Küstenfahrt, darunter namentlich solche der ältesten Flensburger Großreederei, der „Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869". Diese besitzt 10 Schraubendampfer — wovon 4 eiserne — mit zusammen 11 111 ½ R.-T. Die jüngere „Flensburger Dampferkompagnie" hat 12 stählerne Schraubendampfer — wovon 1 im Bau — mit zusammen 15 420 ¼ R.-T. Der Vorstand dieser Gesellschaft ist zugleich Korrespondent-Reeder für fernere 10 Dampfer — wovon 1 eiserner — mit 7274 ½ R.-T. Es folgen dann noch 7 Reedereien mit resp. 9 (davon 2 eisernen), 5 (1 eisernen), 11 (2 eisernen), 3 (2 eisernen), 2 (1 eisernen und außerdem 2 stählerne im Bau), 1 (eisernen) und 2 Dampfern, von denen aber die beiden letzteren noch im Bau waren. Alle, die hier nicht als eiserne bezeichnet wurden, sind aus Stahl gebaut, von denen der letzten 7 Reedereien also 22, außer den 4 im Bau befindlichen, von denen der 3 vorhergenannten Reedereien 27. Die eisernen Schiffe sind die älteren, das jüngste davon ist 1890 gebaut, das älteste 1873, die übrigen zumeist zwischen 1880 und 1883. Dagegen sind die 2 ältesten stählernen von 1888, eine erhebliche Anzahl von diesen ist erst seit 1896 gebaut (27 einschließlich der Neubauten; aber ohne die Flensburg-Stettiner und die Föhrdedampfer, von den 61 also beinahe die Hälfte). In der folgenden Darstellung kommen die im Bau befindlichen Schiffe nicht in Betracht, dagegen aber einige, die inzwischen verkauft oder durch Totalverlust abgegangen sind. — Die stählernen Schiffe sind durchweg größer als die eisernen, und unter jenen wieder die neueren größer als die älteren. So faßten die 14 eisernen durchschnittlich je 801,95 R.-T. netto,

d by Google

dagegen die 47 ſtählernen durchſchnittlich je 969,75 R.-T. netto, unter dieſen aber die 21 fertigen, die ſeit 1896 erbaut ſind, im Durchſchnitt 1290,03 R.-T. netto. Daß die 6 Neubauten wieder etwas kleiner ſind (durchſchn. 1078,50 R.-T. netto), hat wohl ſeine Urſachen in der ſchlechten Konjunktur der letzten 2 Jahre. Die geſamte Kauffahrteiflotte Flensburgs umfaßt ca. 65 1/2 Tauſend R.-T. netto, eine Tragfähigkeit, die ungefähr derjenigen aller übrigen Schiffe des Königreichs Preußen gleichkommt.

b) Das geſamte in den Flensburger Reedereien inveſtierte **Kapital** betrug[1]

1899:	15 876 000 Mk.,	der	Bruttogewinn war	17,406 %
		„	Nettogewinn „	11,375 %
1900:	16 686 000 „	„	Bruttogewinn „	23,161 %
		„	Nettogewinn „	15,389 %
1901:	16 542 000 „	„	Bruttogewinn „	11,354 %
		„	Nettogewinn „	6,743 %
1902:	17 141 000 „	„	Bruttogewinn „	5,809 %
		„	Nettogewinn „	3,300 %

Bei den Partenreedereien finden Abſchreibungen nicht ſtatt, der Erneuerungs- und Reſervefonds werden nicht nach feſtem Modus dotiert. Von dem durchſchnittlichen Nettogewinn — der in Dividenden zum Ausdruck kam — dieſer 4 Jahre = 9,204 % dürfte der Durchſchnitt eines Dezenniums nicht erheblich abweichen, er wird eher etwas höher ſein, da das letzte Jahr ungewöhnlich ſchlechte Erträge gebracht hat. Dabei iſt zu berückſichtigen, daß das Kapital der Flensburg-Stettiner Geſellſchaft, die ſich mit teilweiſe recht alten Schiffen auf dem Ausſterbeetat befindet, und daß bei der Föhrdedampfergeſellſchaft der Wert ihres Landeigentums in das Geſamtkapital eingerechnet iſt. Es darf als gewiß hingeſtellt werden, daß die eigentliche Frachtfahrt, namentlich wenn ſie den Winter hindurch fortgeſetzt, und wenn ſie ganz oder zum Teil in fernen Gewäſſern betrieben wird, für das in Flensburg domizilierte Kapital ein ſehr gewinnreiches Geſchäft darſtellt. Für die Mißſtände, die ſich unſerer Unterſuchung in Bezug auf die Lage der Schiffsmannſchaft herausgeſtellt haben, fällt dieſe Tatſache ſchwer ins Gewicht.

Die Zahl der **Anmuſterungen** bei dem Flensburger Seemannsamt betrug im Kalenderjahr 1901 190, die Zahl der angemuſterten Seeleute aller Chargen, alſo einſchließlich Steuerleute und Maſchiniſten 986, im folgenden Jahre (1902) fanden 211 Anmuſterungen mit 1078 Leuten ſtatt. Unter

[1] Die Ziffern verdanke ich gütiger Mitteilung des Herrn Konſuls Michelſen, Direktors der Dampfſchiffahrtgeſellſchaft von 1869.

Digitized by Google

den Geſamtzahlen der Leute waren reſp. 479 und 467 „Nachgemuſterte", d. h. Erſatzmannſchaften. Die Abmuſterungen zählten in den beiden Jahren 223 und 234 mit 960 und 969 Perſonen. An Seeleuten niederer Chargen wurden im Jahre 1902 angemuſtert (hier ſind die mehrmals angemuſterten Perſonen nur einmal gezählt worden):

330 Matroſen, Leichtmatroſen u. ſ. w.
129 Heizer,
39 Trimmer,
39 Köche,
23 Meßjungen,
3 Stewards.

Abgemuſtert wurden in der gleichen Zeit:

365 Matroſen u. ſ. w. einſchl. 1 Billetteur,
159 Heizer,
27 Trimmer,
45 Köche,
41 Meßjungen.

Dieſe An-, Nach- und Abmuſterungen geſchehen aber nur zum Teil von Flensburger Schiffen. So waren in der Geſamtzahl der vom 1. April 1902 bis 1. April 1903 angemuſterten 1035 Seeleute 105, alſo ungefähr 10 % für andere als Flensburger, und zwar 27 für Segelſchiffe. Es muſterten für Küſtenfahrt 95 Perſonen — darunter 28 auf Segelſchiffen —, für kleine Fahrt 582, für große Fahrt 358 (darunter 37 für 1 Hamburger, 7 für 1 Bremer Schiff). —

B. Die regulären **Heuerſätze** ſind ſeit einigen Jahren:

für Matroſen und für Heizer 60 Mk. monatlich,
„ Leichtmatroſen und für Trimmer 45 Mk. monatlich,
„ Köche meiſtens 80, zuweilen 85, wohl auch 90 Mk., wenn als „Koch und Steward" angenommen.

Neben den Leichtmatroſen werden aber „Jungmannen" für 30 bis 32 Mk. angemuſtert, über den Matroſen der „Bootsmann" — ſo heißt auf Dampfern der Altmatroſe, der den Dienſt eines 2. und 3. Steuermanns tut — für 72, 85 und 90 Mk., Meßjungen zu 20 Mk. Die Jungen auf den kleinen Segelſchiffen für Küſtenfahrt erhalten 7 bis 12 Mk., der Beſtmann (— Altmatroſe auf Seglern) auf dieſen Schiffen wird zuweilen auf den halben Reinertrag als Partner angenommen, oder auf eine feſte Summe — z. B. 450 Mk. —, für „diesjährige Fahrzeit" (etwa 6 Monate), ſonſt erhält er 40 bis 80 Mk. monatlich — wobei Überſtunden

nicht vergütet werden — je nach Alter und Fahrzeit, aber auch nach Willen und Fähigkeit des Schiffers, zu zahlen; persönliche Verhältnisse spielen hier bedeutend mit.

Die auf Dampfschiffe bezüglichen Lohnsätze — die uns hier allein angehen — gelten allgemein für die im Reederverein vereinigten Aktiengesellschaften und Partenreedereien, neuerdings im ganzen Bezirk der Flensburger Handelskammer. Jedoch schließt sich eine kleinere Flensburger Reederei (obgleich sie dem Vereine angehört) davon aus; sie mustert auch Leichtmatrosen zu 40 und Matrosen zu 55 Mk. Kleider werden nirgends geliefert, Unterschiede in der Heuer nach dem Dienstjahre können nur ausnahmsweise vorkommen, außer sofern mit dem Alter auch der Name wechselt, indem der Junge znm Jungmann, dann zum Leichtmatrosen, endlich zum Matrosen aufrückt. — Im allgemeinen besteht zwar eher Mangel als Überfluß an geschulten Arbeitskräften, in den letzten Jahren hat sich aber dies Verhältnis, teils durch die Krisis der Industrie, weit mehr aber durch die Lage der Schiffahrt selber etwas verschoben. „Erst gegen Mitte des Monats Juni (1902) verließen die letzten der im Hafen aufgelegten Schiffe unsern Ort." „Gegen Ende des Jahres hatten bereits wieder 18 Seedampfer und 17 kleinere Fahrzeuge aufgelegt." „Angesichts dieser Tatsachen ist es wohl leicht erklärlich, daß die Seeleute sehr unter Arbeitslosigkeit zu leiden hatten. Dieselbe wurde dadurch noch erhöht, daß auch an anderen Orten bezw. Hafenstädten, sowie in anderen Betrieben gleichfalls eine Stockung eingetreten und demzufolge ein stärkerer Zustrom von Heuersuchenden vorherrschend war. Auch das Ausland, vornehmlich Schweden und Dänemark, stellte ein größeres Angebot von Heuersuchenden. Unter diesen Umständen überstieg das Angebot von Heuersuchenden bei weitem die Nachfrage. Speziell unter dem Maschinenpersonal machte sich dieser Umstand in ganz besonderem Maße geltend[1]." Denn Schlosser und Schmiede, die in Landbetrieben keine Arbeit finden, nehmen gern eine Gelegenheit wahr, als Heizer zu fahren; es ist zwar vereinbart worden, daß von Heizern eine Fahrzeit von 6 Monaten nachgewiesen werden solle, indessen läßt sich diese Forderung kaum aufrecht erhalten, da der Arbeitsmarkt zu unregelmäßig ist: im ganzen kommen die hier beheimateten Schiffe nur recht selten in den Hafen; laufen aber mehrere gleichzeitig ein und wollen bald wieder in See stechen, so ist plötzlich eine starke Nachfrage nach Arbeitern vorhanden, die dann wieder für geraume Zeit sehr schwach sein kann. Von Leichtmatrosen wird eine

[1] Zitate aus „Rechenschaftsbericht des Seemannsverbandes in Deutschland (Mitgliedschaft Flensburg) für das Geschäftsjahr 1902", S. 5—6.

Digitized by Google

Fahrzeit von 24 Monaten, von Matrosen eine solche von 36 Monaten verlangt. Indessen wird auch dies oft nicht streng genommen. Wenigstens wird so von seiten der Arbeiter, die eifersüchtig darüber wachen, daß diese Qualitäten in Geltung bleiben, behauptet, und werden Beispiele angeführt. Gegen Ende 1901 wurde von einem Kapitän berichtet, er habe beabsichtigt, einen Jungmann bezw. Leichtmatrosen, welcher erst einige Monate Fahrzeit aufzuweisen hatte, als Matrosen anzumustern, obgleich „genügend befahrene Segelschiffsmatrosen am Lande ohne Stellung waren". „Auf unsere Intervention beim Reederverein wurde denn auch von der Anmusterung Abstand genommen." Der Berichterstatter behauptet, wohl übertreibend, er könne solcher Fälle Dutzende anführen, und es werde dadurch bewiesen, „auf welcher Seite die Schuld zu suchen sei, wenn Matrosen existieren, die den fachmännischen Ansprüchen nicht genügen." (Z. S. 1. Dezember 1901.) Zuweilen wird dann der Verdacht laut, daß ein Heuerbas sich „die Fahrzeit habe abkaufen lassen". So behauptet ein Korrespondent an Bord eines älteren und kleinen Dampfers, sie hätten einen Matrosen mit nur 30 Monaten Fahrzeit, einen Leichtmatrosen mit 8 ½; die Heuer habe der Bas sich mit 4 Mk., vom Leichtmatrosen sogar mit 4 Mk. 50 Pf. bezahlen lassen (anstatt sonst mit 3 Mk. s. unten). Trimmer werden, wenn überhaupt, so auch als unbefahrene angenommen, so daß hier zuweilen ein Ausweg für arbeitslose Gelegenheitsarbeiter offen steht. Als Stewards dienen zumeist die Meßjungen, die ebenfalls als unbefahrene angenommen werden; nur selten wird ein erwachsener Steward gemustert. — Für die Tüchtigkeit liefert im allgemeinen wohl die Fahrzeit und das Lebensalter einen Maßstab, jedoch wirkt in Betreff einheimischer Leute, die oft (namentlich Flensburger) direkt vom Kapitän oder ersten Steuermann angenommen werden, persönliche Bekanntschaft stark mit; manchmal sind auch durch Verwandtschaft Matrosen und Heizer mit den Offizieren verbunden. — Als Vergütungen außer und neben den Heuern kommen fast nur die Überstundenlöhne in Frage, die seit 1899 40 Pf. pro Stunde betragen. Sie gelten hauptsächlich für Arbeiten im Hafen, außerhalb des 12stündigen Arbeitstages (6 bis 6), der durch Abzug der Mahlzeiten dem jetzt durch die S-O vorgeschriebenen 10stündigen gleichkommt, und an Sonn- und Feiertagen, ebenso aber für Arbeiten der „Freiwache" auf See (s. unten). „In Bergungsfällen erhält die Mannschaft, mit Ausnahme des Schiffers, ¼ der der Reederei verbleibenden Nettobergungssumme." Diese Bedingung ist nebst anderen Musterungsbedingungen seit 1899 von den Reedereien allgemein zugestanden worden, während früher zuweilen Musterrollen vorkamen, in denen ein Verzicht der Mannschaft auf Bergungslohn enthalten war. Daß in diesem Falle auch die Offiziere zur

Digitized by Google

Mannschaft gerechnet werden, während sie nach der Seemannsordnung (auch nach der neuen § 3) nicht dazu gehören und sonst auch nicht gehören wollen, erregt bei der eigentlichen Schiffsmannschaft zuweilen Anstoß. Dies ist noch mehr der Fall gewesen, wenn es sich um „ersparte Heuer" handelte. Auch in dieser Hinsicht war anstatt der früheren Einzelvereinbarungen, die oft dahin gingen, daß ein Anspruch der Mannschaft auf ersparte Heuer nicht bestehe, die generelle Abmachung im Jahre 1899 getroffen worden, daß, „im Falle der Verminderung der Mannschaft während der Reise die Zurückbleibenden den Anspruch auf die ersparte Heuer haben". Die neue Seemannsordnung (§ 50) regelt diese Angelegenheit besser dahin, daß die ersparten Heuergelder „unter diejenigen Schiffsleute desselben Dienstzweigs, welchen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist, nach Verhältnis dieser und der Heuer zu verteilen" sei. Sie verschlechtert freilich wiederum durch den folgenden Satz die Bedingungen, indem dieser Verminderung durch Entweichung (die häufigste Art), wenn die Sachen des Entwichenen nicht an Bord zurückgeblieben sind, keinen Anspruch auf Verteilung begründen läßt.

Die „Vergnügungsdampfer" heuern mit Selbstbeköstigung an; die Monatsheuer beträgt für Matrosen meist 75, für Heizer 90 Mk., als Bestmann erhält auch der Matrose bis 100 Mk.; die Leute — zum größten Teil verheiratet — nehmen meistens ihr Essen mit von Hause und wärmen es auf an Bord; wenn diese Schiffe auf offene See fahren, so erhalten sie täglich 1 Mk. Extravergütung, weil sie in Wirtshäusern essen müssen. Der Geldwert der täglichen Kost wird sonst sehr verschieden berechnet: von der Seeberufsgenossenschaft nur mit 75 Pf., dagegen von Steuerbehörden mit 1,50 Mk. Die Leute erklären wohl, dies „nicht zu verstehen". — Unterschiede in Bezug auf Überstundenlöhne zwischen den Mannschaften bestehen nicht. Offiziere erhalten keine Überstundenlöhne. — Das Jahreseinkommen für Matrosen und Heizer ist, hauptsächlich wegen der großen Unterschiede in den Beträgen der Überstunden, sehr schwer zu schätzen. Ferner hängt es auch von der späteren Frage ab, ob Beschäftigung während des ganzen Jahres stattfindet oder nicht? Daß eigener Wille kürzere Pausen setzt, darf als Ausnahme, wenn auch nicht als ganz seltene gelten. Andererseits sind längere Arbeitslosigkeiten, wie im letzten Jahre (1902), selten; sie dauerte angeblich im Durchschnitt 2—3 Monate, für das Maschinenpersonal noch länger; jedoch ist dies offenbar so zu verstehen, daß die an der Arbeitslosigkeit Beteiligten — eine Minderzahl — zuweilen so lange unbeschäftigt waren. „Auch gegen Ende des vorhergehenden Jahres (1901) hatten schon ca. 20 Dampfer aufgelegt, und nicht wenige Seeleute blieben 10—12 Wochen lang ohne Beschäftigung; viele fanden aber Arbeit an Land, wozu nament-

Digitized by Google

lich die große Schiffswerft, eine der bedeutendsten Europas, die über 3000 Arbeiter beschäftigt, Gelegenheit bot“ [1]. — Wenn man den Wert der täglichen Kost an Bord mit der Seeberufsgenossenschaft auf 0,75 Mk. berechnet, den durchschnittlichen Überstundenlohn auf 120 Mk. jährlich, so würde sich bei durchschnittlicher Fahrzeit von 10 1/2 Monaten das Jahreseinkommen des Matrosen und Heizers auf etwas mehr als 1000 Mk. stellen, und dies dürfte einem Durchschnitte von 5 Jahren, bei den gegenwärtigen Heuersätzen und Stundenlöhnen, entsprechen, diese waren aber vor etwa 10 Jahren erheblich niedriger. Das Einkommen des Leichtmatrosen wird nur auf etwa 800, das eines Jungmanns oder Halbmanns etwa auf 700 Mk. kommen, das des Meßjungen auf 600 zu schätzen sein. Die Chargen des Matrosen und Heizers werden ja aber schon in recht jungen Jahren erreicht, oft auch die des Koches, der mit Einschluß von Trinkgeldern (s. unten) leicht auf 13—1400 Mk. sich steht, wenn hier die Kost, da er an der Offiziersmesse teilnimmt, zu 1 Mk. täglich angerechnet wird. — Die Anheuerung geschieht in der Regel auf unbestimmte Zeit; während aber die neue Seemannsordnung bei mangelnder Vereinbarung jedem Teil in jedem Hafen unter Kündigungsfrist von 24 Stunden zurückzutreten gestattet, so gilt für Flensburg durch die mehrgenannten Musterungsbedingungen von 1890, daß die Kündigung, wenn das Schiff nach einem deutschen Hafen geht, 24 Stunden vor Abgang vom vorhergehenden Hafen stattfinden muß. Bis dahin hatten die Musterrollen der Mannschaft 14tägige, zuweilen sogar 4wöchentliche Kündigungsfrist vorgeschrieben. Im Frühling 1903 haben neue Verhandlungen über diesen Punkt stattgefunden. Daß die Kündigung als gegenseitige zu verstehen, wird in Übereinstimmung mit der S-O von den Reedern zugestanden; zugleich wollen aber diese der Bestimmung, daß das Dienstverhältnis nur in einem deutschen Hafen enden könne, hinzufügen: „soweit dieser Endhafen der Reise ist“. Die Vertretung der Arbeiter sträubt sich gegen diesen Satz, weil sie meint, daß er willkürlich ausgelegt werden könne, da der Begriff des Endhafens nicht immer klar sei. — Die Tendenz geht insofern auf diskontinuierliche Beschäftigung, als die Mannschaft selten länger als für eine Reise auf demselben Schiffe bleibt; auch sind während der einzelnen Reisen teils Abmusterungen, teils Desertionen ziemlich häufig. Namentlich im Maschinenpersonal ist die Fluktuation stark.

Tarifverträge sind außer den genannten Musterungsbedingungen, deren Abschluß zum ersten Male eine mündliche Verhandlung zwischen Vertretern der Reedereien und solchen der Schiffsmannschaft herbeiführte, folgende ge-

[1] Bericht des S-V für 1901 S. 3.

Digitized by Google

schlossen worden: 1. im Jahre 1900 eine Abmachung über Heuersätze und nachzuweisende Fahrzeiten, 2. im Jahre 1901 znr Ergänzung dieses Kontrakts eine „Vereinbarung, betreffend Berechnung von Überstunden" (siehe sub C). Beide sollten bis zum 1. Mai 1902 Gültigkeit haben. Sie sind dann um ein Jahr verlängert worden, und auch im laufenden Jahre (1903) scheint eine Einigung über fernere Verlängerung erzielt zu werden; doch hat, während dies geschrieben wird, der definitive Abschluß noch nicht stattgefunden.

Daß auf beiden Seiten der gute Wille vorhanden ist, die Verträge zu halten, kann keinem Zweifel unterliegen. Von Mißhelligkeiten und Differenzen, die fortdauern, wird im einzelnen berichtet werden; sie beziehen sich meistens auf die Auslegung der Bestimmungen, die in einigen Punkten regelmäßig zwischen dem Schiffer und seinen Vertretern einerseits, der Mannschaft andrerseits streitig werden. Man darf trotzdem sagen, daß die Tarifverträge sich durchaus bewährt haben. Die Verlängerung trotz der schlechten Konjunktur gibt das beste Zeugnis dafür. Bei den neuesten Verhandlungen haben die Reeder versucht, den Überstundenlohn wiederum auf 30 Pf. herabzusetzen; der Antrag wurde aber, da er sehr entschiedenem Widerspruch begegnete, bald zurückgezogen. Andrerseits ist von den Reedern die Fixierung der Heuer für den „Jungmann" auf 35 Mk. abgelehnt worden. Der „Jungmann" gilt gewöhnlich als ein anderer Name für den Leichtmatrosen, — man sagt wohl, es sei der im Ostseegebiet übliche Name —, indessen hat sich die Praxis herausgebildet, unter jenem Namen jüngere und billigere Arbeitskräfte als unter dem Namen „Leichtmatrose" anzuwerben. Die Auffassung, als ob dies eine Umgehung des Tarifs darstelle, ist bisher von seiten der Arbeiter nicht geltend gemacht worden.

C. **Arbeitszeit**: a) auf See. Das englische System („Wache um Wache", jetzt gesetzlich geworden S-O § 36) war auf den Flensburger Schiffen schon fast allgemein durchgeführt, und zwar ist das Deckpersonal in 2, das Maschinenpersonal in 3 Wachen eingeteilt, es sei denn, daß nur 2 Heizer in Dienst sind, was auf kleinen Schiffen ziemlich oft der Fall ist. Die S-O (§ 36) schreibt nur auf transatlantischen Dampfern Einteilung des Dienstes in 3 Wachen vor. Jedoch herrscht wohl allgemeine Übereinstimmung, daß dies auch auf kleiner Fahrt notwendig ist und daß das Zwei-Wachen-System — also 12stündige Arbeitszeit — für die Heizer Überanstrengung bedeutet.

Die vorhin schon erwähnte Vereinbarung vom 5. August 1901, betreffend Berechnung von Überstunden, lautet:

Digitized by Google

1. Für die Deckmannschaft.

Die Seewache soll spätestens 2 Stunden nach Abgang des Schiffes aus jedem Hafen gesetzt werden. Wird über diese Zeit hinaus die dann zur Freiwache bestimmte Mannschaft an Deck gehalten, dann bekommt dieselbe die überschießende Zeit als Überstunden bezahlt. — Wird im Kohlenhafen Seewache gesetzt, sobald das Schiff unter die Spout kommt, erhält die Freiwache, die zum Verholen des Schiffes und zu ähnlichen Arbeiten an Deck beordert wird, Überstunden für die Zeit, in der sie so beschäftigt wird; wird keine Seewache gegangen, dann ordnen sich die Überstunden wie sonst im Hafen üblich. — Im Hafen gilt die Arbeitszeit von 6 a. m. bis 6 p. m., ausgenommen sind: Sonntage und deutsche bezw. preußische und schleswig-holsteinische Feiertage; Arbeiten vor oder nach dieser Zeit, oder während der genannten Sonn- und Feiertage, werden als Überstunden bezahlt. — Im Hafen, ausgenommen im Kohlenhafen und auf offener Reede, wenn Seewache gegangen wird, erhält derjenige Deckmann, der von Sonnabend auf Sonntag Nachtwache geht, diese Zeit als Überstunden bezahlt. — Wer sonst im Hafen Nachtwache geht, hat am nächsten Tage frei.

2. Für die Maschinenmannschaft.

Die Seewache soll 4 Stunden vor Abgang des Schiffes aus jedem Hafen gesetzt werden. Wird die dann zur Freiwache bestimmte Mannschaft innerhalb dieser Zeit beschäftigt, dann bekommt sie hierfür Überstunden vergütet. Das Hieven und Überbordwerfen der im Hafen angesammelten Asche wird nur der Freiwache, wenn von ihr ausgeführt, als Überstunden bezahlt.

3. Beide gemeinschaftlich.

Auf See erhalten die Freiwachen Überstunden bezahlt für diejenige Zeit, in der sie beschäftigt werden. Diejenige Deckwache, die auf See die Morgenwache von 4—8 Uhr hat, ist selbstredend verpflichtet, während dieser Zeit auch Schiffsarbeiten, als: Schiffsreinigen, Malen u. s. w. ohne Überstundenvergütung zu verrichten.

Überstunden werden nicht bezahlt, wenn die Sicherheit des Schiffes im Hafen, auf der Reede oder auf See die Mitarbeit der Freiwachen erforderlich macht.

4. Berechnung der Überstunden.

Hierfür kommen außerhalb der Hafen-Arbeitszeit und für die Freiwachen folgende Arbeiten in Betracht: Schiff verholen, Ladung festmachen, Löschgeschirr auf- und niederbringen, Schiff reinigen und malen.

Überstunden werden bis zu 30 Minuten mit $^1/_2$, über 30 und bis 60 Minuten mit einer vollen Stunde berechnet.

Von einem der kleineren Reeder, der aber auch in der Gesellschaft, deren Schiffe den Verkehr in der Föhrde besorgen, bestimmenden Einfluß hat, wird gesagt, er weigere sich, obgleich er Mitglied des Reedervereins ist, die Vereinbarung anzuerkennen (siehe oben), und der Vorsitzende des Vereins bedaure, daß man ihn nicht zwingen könne. Auch von zwei anderen Einzelreedern heißt es, sie seien „knapp in der Überstundenberechnung", deren Regelung wohl allgemein als ein Fortschritt anerkannt wird. Gleichwohl

Digitized by Google

lassen die Bestimmungen Raum für manche verschiedene Auslegung, und die Überstunden bleiben der Hauptstreitpunkt. Bei weitem die meisten der beim Vorsitzenden des Verbandes einlaufenden Beschwerden bezogen sich während der letzten Jahre auf Überstundenberechnung. Manche davon beruhen auf Unkenntnis oder ungenügendem Verständnis der Bestimmungen und werden von dem genannten Vorsitzenden durch Belehrung erledigt. Einmal hat sogar eine umständliche Untersuchung, zu der die Zentrale des Verbandes herangezogen wurde, stattgefunden und hatte zum Ergebnis den Entscheid: „Aus dem Bericht geht klar und deutlich hervor, daß ihre vermeintlichen Forderungen der rechtlichen Grundlage entbehren." Zuweilen liegt aber eben solche Unkenntnis oder Vernachlässigung auf seiten des Steuermanns oder Maschinisten vor, der die Arbeiten kommandiert. So sind die Arbeiter in vollem Recht, wenn sie den Gründonnerstag als „schleswig-holsteinischen" Feiertag anerkannt wissen wollen, was er nach gültigen Verordnungen, die durch kein Gesetz aufgehoben worden sind, ohne Zweifel ist.

Schwieriger liegt die Streitfrage, wenn sie auf verschiedener Lesung, nämlich auf Betonung und Interpunktion beruht. Dies ist der Fall bei dem Satze unter 1: „Im Hafen, ausgenommen u. s. w." Diesen Satz verstehen die Arbeiter so, daß auch der Kohlenhafen nur ausgenommen sein soll, „wenn Seewache gegangen wird", und diese Auslegung ist sachgemäß; dagegen wird von der anderen Seite zuweilen dahin gedeutet, daß Kohlenhäfen überhaupt ausgenommen sein sollten, wofür schwerlich ein Grund angegeben werden kann. Bei den jüngsten Verhandlungen haben sich die Reeder damit einverstanden erklärt, eine unmißverständliche Formel anzuerkennen, wenn eine solche gefunden werde. Nun ist vorgeschlagen worden: „Wer im Hafen Nachtwache geht, hat am nächsten Tage frei; falls im Kohlenhafen oder auf offener Reede keine Seewache gegangen wird, so ist der in der Sonnabend-auf-Sonntag-Nacht zu verrichtende Nachtwachedienst mit als Überstundenlohn zu vergüten"; und es darf erwartet werden, daß eine Einigung in diesem Sinne erzielt wird.

Von der Klausel sub 3, in Betreff der Morgenwache, wird namentlich, was die Zeit von 4—6 Uhr betrifft, sehr selten Gebrauch gemacht, was die Arbeiter als gute Sitte anerkennen und loben. Um so mehr werden dann gelegentliche Ausnahmen als Unrecht empfunden, was sie der geschriebenen Vertragsformel nach nicht sind. Die Flensburger Reeder haben sich aber bereit finden lassen, den Kapitänen ausdrücklich vorzuschreiben, daß jene Bestimmung nicht in schikanöser Weise ausgebeutet und auch im Sommer nur in besonderen Fällen angewandt werden solle.

Klagen über unberechtigte Ausdehnung des Begriffes „Notarbeit" sind

Digitized by Google

seltener geworden, während angegeben wird, daß vor den neuen Tarifabmachungen es damit nicht eben genau genommen worden sei. Indessen blieben auch hier Streitpunkte.

Als besonders wohltätig wird der erste Satz der Vereinbarung vom 5. August 1901 empfunden, wonach die Seewache spätestens 2 Stunden nach Abgang des Schiffes aus jedem Hafen „gesetzt" werden soll. Früher sei es nichts Seltenes gewesen, daß, wenn das Schiff morgens den Hafen verließ, die Mannschaften den ganzen Tag mit Deckaufklaren, Raumfegen, Deckwaschen und dergleichen mehr beschäftigt wurden, und erst gegen Abend Seewache aufgesetzt wurde. Daß auch unter den jetzt geltenden Bedingungen, durch das häufige Ein- und Auslaufen im Nord- und Ostseeverkehr, übermäßige Anstrengungen vorkommen, ist unverkennbar. Wenn z. B. das Schiff früh um 6 Uhr in den Hafen einläuft, so muß die Freiwache mit an Deck, wird also um 5 Uhr „ausgepurrt" (nachdem sie höchstens 1 Stunde geschlafen hat), um alles klar zu machen. Ist das Schiff nun vertäut, so geht es an die Arbeit an den Winschen beim Löschen und Laden, die leicht den ganzen Tag über und in die Nacht hinein dauert. Nun wird die Arbeit nach 6 Uhr abends wohl als Überstunde bezahlt, aber so wie das Schiff klar ist, geht es nach See zu; wenn dann aber um Mitternacht Seewache aufgesetzt wird, so hat die Deckwache, die von 12 bis 4 Uhr nachts und wieder von 8 bis 12 Uhr vormittags geht, schlimmsten Falles, nämlich wenn es dieselbe Wache ist, die auch in der Nacht vorher 12 bis 4 Uhr ging, in diesen 36 Stunden kaum 5 Stunden Schlafes; wenn sich dies mehrmals in der Woche wiederholt, was keineswegs unmöglich ist, so ergibt sich ein arger Mißbrauch der menschlichen Arbeitskraft, der aber bei dem bestehenden Verhältnis der Bemannung als unvermeidlich betrachtet werden muß. Wenn nun von der Mannschaft gefordert wird, daß die ersten 2 Stunden nach Verlassen des Hafens als Überstunden bezahlt werden möchten, so heißt es dagegen: es sei Notarbeit. Im Sinne des Satzes: „Überstunden werden nicht bezahlt, wenn die Sicherheit des Schiffes . . . die Mitarbeit der Freiwache erforderlich macht" scheint es aber nicht zur Notarbeit gerechnet werden zu müssen; es handelt sich vielmehr um regelmäßige Arbeit, die aber in ein Intermezzo fällt: dem Hafentarif, der nach 6 Uhr abends Überstunden gewährt, unterliegt sie nicht mehr; Freiwache gibt es noch nicht, weil noch keine Seewache gesetzt ist. Indessen ist es, wie gesagt, ein erheblicher Fortschritt, daß durch die gedachte Bestimmung die Mehrarbeit (für die Freiwache) auf 2 Stunden reduziert wurde; man versuchte neuerdings (in den noch schwebenden Tarifverhandlungen), sie noch durch den Zusatz zu sichern: „auch wenn ein Revier der offenen See voraus-

Digitized by Google

geht", d. h. wenn 2 Stunden nach Verlassen des Ladeplatzes man noch im Strome oder im Hafengebiet sich befindet. — Für Mahlzeiten werden im Hafen folgende Zeiten gesetzt: um ½6 Uhr wird geweckt, dann gibt es Kaffee, 8 bis 8½ Uhr für Frühstück, 12 bis 1 Uhr für Mittag, 4 bis 4½ Uhr für Kaffee, um 6 Uhr ist Feierabend und Abendmahlzeit nach Belieben; auf See erhält die Morgenwache um 4 Uhr Kaffee, die Wache, die um 8 Uhr antreten soll, frühstückt ½8 bis 8 Uhr, die Freiwache um 8 Uhr, diese hat Mittag um 12 Uhr, Nachmittagskaffee um 4 Uhr, Abendessen um 6 Uhr und hat ihre Zeit dafür nicht begrenzt, (da es ja ihre Freizeit ist); die Ablösungswache mahlzeitet immer eine halbe Stunde früher und hat diese halbe Stunde dafür frei.

Daß das Wachensystem durch Tagelöhnerei durchbrochen werde, indem z. B. ein Heizer in die Maschine abkommandiert wird, um als Gehilfe des Maschinisten zu fungieren, ist öfters Gegenstand der Beschwerde. Die Arbeitslast kann dadurch in empfindlicher Weise vermehrt werden; z. B. wenn nur 2 Heizer nachbleiben, die dann keine genügende Ruhezeit nach ihrer erschöpfenden Arbeit bekommen. Auch werden zuweilen die Deckswachen geschwächt, indem z. B. der Leichtmatrose in Tagelohn für Reinigungsarbeit und dergleichen verwandt wird. Jedoch scheint die Unzufriedenheit in dieser Beziehung auf die allgemeine Beschwerde über ungenügende Bemannung zurückzuführen zu sein, wovon später die Rede sein wird. Daß die schwache Bemannung allerdings Gefahren für Schiff und Ladung mit sich bringt, liegt auf der Hand. — Über Entschädigung bei Verringerung der Mannschaft war schon gesprochen worden. Zum Stauen und Löschen wird die Mannschaft regelmäßig nicht mehr verwandt, wohl aber zum Verholen und Vertäuen. Die Hauptarbeit in den Häfen besteht für die Decksleute in Bedienung der „Winschen", d. h. der meist mit Dampf getriebenen Flaschenzüge, die zur Hebung der Lasten aus dem Raum und wiederum zum Herablassen beim Laden dienen. Das Maschinenpersonal hat gleichzeitig den Dampf dafür zu liefern.

Über die Arbeitszeit auf Vergnügungsdampfern ist nur zu sagen, daß sie in keiner Weise geregelt ist, sondern ganz nach dem jeweiligen Bedürfnis sich gestaltet, und nicht selten übermäßig lang ist. Wachen und deren Ablösung gibt es hier nicht. In den Sommermonaten pflegt wohl der Dienst um 6 Uhr morgens zu beginnen und 10 Uhr abends zu enden. Dabei ist er allerdings leichter als auf größeren (Fracht-)Dampfern. Pausen zum Essen und wohl auch zu kurzer Rast werden nach Bedürfnis und Möglichkeit gewährt.

D. **Heuerwesen.** Es gab in Flensburg seit Jahren drei Heuerbase, diese

Digitized by Google

hatten auch Gastwirtschaft, aber keine Herberge, so daß die Seeleute hier den Vermittlern ihrer Arbeit immerhin freier gegenüberstanden und noch stehen. Auch gibt es eigentliche Schlafbase „erfreulicher Weise", wie ein Berichterstatter sich ausdrückt, nicht[1]. Der unverheiratete Seemann sucht sich Logis und Kost irgendwo in der Hafengegend und pflegt dafür 10 Mk. pro Woche zu bezahlen. — Die Heuergebühren waren bis vor einigen Jahren unbestimmt; es ist von den Matrosen nicht selten 4—5 Mk., auch mehr, bezahlt worden. Im Juli 1897 wurde in einer Versammlung der Seeleute beschlossen, daß Matrosen und Heizer in Zukunft nicht mehr als 3 Mk., Trimmer und Leichtmatrosen nicht über 2 Mk. geben sollen. Dieser Beschluß hat sich im ganzen und großen als durchführbar erwiesen. Indessen kommt es begreiflicherweise immer vor, daß eine Extravergütung für eine gute „Schanz" (Chance = Gelegenheit, der allgemein übliche Seemannsausdruck für eine Arbeitsstelle an Bord) angeboten wird. Die Arbeiter behaupten hin und wieder auch, daß solche gefordert worden sei, indessen scheint es nicht, daß die Flensburger Heuerbase sich als „Landhaie" hervorgetan haben; wenigstens scheint dies einer vergangenen Zeit anzugehören. Bis vor wenigen Jahren wurden den drei Agenten die Schiffe durch die einzelnen Reedereien zugewiesen, so daß jeder seine bestimmten Schiffe hatte; die Vakanzen wurden schriftlich dem Heuerbas durch den Kapitän angezeigt; bei der Nord- und Ostseefahrt gewöhnlich vom englischen Kohlenhafen aus. Jener hat dann immer Zeit genug, die Leute anzuwerben. Er kennt die Leute zumeist als Gäste seiner Schenke und sieht sich nur ausnahmsweise genötigt, sie in ihrem Logis aufzusuchen. Der Kapitän ist selten bei der An- und Abmusterung zugegen. Vorschuß wird in Form einer Note über den Betrag einer halben Monatsheuer gegeben; von dieser Note pflegt der Bas seine Gebühr abzuziehen. Eingelöst wird die Note nach Abgang des Schiffes, wenn der Mann an Bord ist. Der Heuerbas hat daher starkes Interesse, dafür zu sorgen, daß der Mann sich rechtzeitig an Bord begebe, um seinen Kredit bei den Händlern aufrecht zu halten. Die Händler machen keine festen Diskontabzüge, sondern halten sich durch relativ hohe Preise der Ausrüstungsgegenstände schadlos. Das Bureau der Mitgliedschaft Flensburg des S-V hat seit 1898 begonnen, die Vorschußnoten gegen bar einzulösen (also zu kaufen), zuerst ohne Abzug, dann erwies sich als nötig, für jede Note 10, endlich aber 50 Pf. einzubehalten. Das Geld dafür wird aber nicht der Verbandskasse entnommen, sondern es

[1] Dritter Jahresbericht des Seemannsverbandes in Deutschland. Geschäftsjahr 1900. Hamburg o. J. S. 76.

Digitized by Google

ist ein besonderer Fonds dafür gebildet worden. Im Jahre 1900 wurden 289 Noten mit 3515,30 Mk. ausbezahlt, davon wurden am Ende des Jahres 56 Mk. als verloren betrachtet, also ein geringer Bruchteil. Die Zahlstelle verlangt, daß Leute, die ihre Reise nicht antreten, den Betrag der Note zurückzahlen, und hat in einigen Fällen, wo dies nicht geschehen war, Strafantrag gestellt. Die Zahl der eingewechselten Noten stieg 1901 auf 357, ging aber im Jahre 1902 auf 185 zurück infolge des Umstandes, daß der neue Agent den Vorschuß teilweise in bar hergab. Der Fonds hatte am 1. Januar 1903 einen Bestand von 150,75 Mk. Im ersten Quartal 1903 wurden 96 Noten mit 2340,90 Mk. eingelöst; der Verlust betrug 29,50 Mk. — Von Errichtung eines Heuerbureaus ist bisher nicht die Rede gewesen; wohl aber hat in den letzten Jahren der im April 1900 gegründete Reedereiverein sich dafür interessiert, die Stellenvermittlung zu zentralisieren — vermutlich im Hinblick auf die neuen Bestimmungen der S-O —, und zwar wollte er dem einen der drei Agenten, mit dem unter den von ihm bedienten Kapitänen und Reedern am meisten Zufriedenheit sich kundgab, das Ganze zuwenden — dieser eine war freilich gerade derjenige, mit dem die Seeleute am wenigsten zufrieden waren. Man sagte ihm nach, daß er die Leute an seine Gastwirtschaft zu fesseln wisse; er pflegte ihnen das Musterbuch sogleich bei ihrer Meldung abzuverlangen und oft wochenlang zu behalten, wodurch dem Heuersuchenden eine andere Chance entgehen konnte; wurde es abgeholt, so fiel dieser bei ihm in Ungnade, die dann leicht fühlbar wurde. Ihm gerade wurde auch die Annahme und wohl gar Forderung von Übergebühren vorgeworfen, durch seinen „Übermut" in Behandlung der Leute fühlten diese sich gekränkt; er galt für einen heftigen Gegner des Verbandes. Inzwischen ist nun diese Spannung dadurch gelöst worden, daß eben dieser Agent im Juli 1902 mit Tode abging. Seine Witwe versucht zwar das Geschäft weiterzuführen und hat noch einige Kundschaft, aber der Reederverein hat seine Gunst einem neuen Agenten zugewandt, der seinen Hauptberuf im Gewerbe eines Segelmachers hat und eine Gastwirtschaft nicht führt. Diese Wendung scheint eine glückliche zu sein, da bisher auch die Mannschaften gegen diesen Bas nichts einzuwenden haben; es wird nur geklagt, daß er schwer anzutreffen sei. (Der Gastwirt ist eben der Mann, den man am sichersten treffen kann.) Der neue Heueragent genießt (auch unter den Seeleuten) eines guten persönlichen Rufes, ebenso ist dem dritten Bas, der nach wie vor sein Geschäft mit Gastwirtschaft betreibt, niemals etwas zur Last gelegt worden. Gleichwohl wünschen die organisierten Seeleute, da sie das System der persönlichen Stellenvermittlung überhaupt als einen Schaden für sich ansehen,

Digitized by Google

ein zentrales Heuerbureau „unter gemeinsamer Verwaltung" oder doch unter „Mitkontrolle" der Seeleute. So lange als dies nicht erreicht werde, wünschen sie wenigstens die Vermittlung in einer Person — als welche ihnen der neue Agent genehm wäre — zu konzentrieren, „um ausbeuterischen Gelüsten mehrerer Personen vorzubeugen". Sie faßten am 15. Juli 1902 eine dahin gehende Resolution und unterbreiteten diese dem Reederverein, um nähere Verhandlungen über diese Sache bittend. Dieser gab zur Antwort, daß er den neuen Agenten zwar anerkenne, aber den Reedern nicht die Verpflichtung auferlegen könne, ihre Anheuerungen nur durch ihn besorgen zu lassen; es werde aber vom Reederverein angestrebt werden, daß eine Zentralisierung allmählich Platz greife, was voraussichtlich durch das am 1. April 1903 in Kraft tretende neue Gesetz betr. die Stellenvermittlung leichter zu erreichen sein werde. Die vom S-V gewünschte Mitverwaltung bei der Heuervermittlung finde bei den Reedern keinen Anklang, eventuelle Beschwerden, soweit sie später nicht durch das neue Gesetz geregelt würden, werde aber die betreffende Reederei, oder nötigenfalls der Verein, stets entgegenzunehmen bereit sein. — Die Mitgliedschaft beschloß darauf, bis zum Inkrafttreten des neuen Gesetzes, bezw. bis zu den künftigen Tarifverhandlungen, von weiterem Vorgehen Abstand zu nehmen. Gleichzeitig versprach der neue Heueragent, daß er bei der Vermittlung möglichst den Wünschen der Seeleute Rechnung tragen wolle. —

Heuern oder Löhne werden von den Heueragenten nicht ausbezahlt; die Vorschüsse wirken insofern nicht günstig, als sie die Neigung, vor Antritt der Reise (zum Abschiede) Geld zu vertun, befördern, da sonst die Aufwendungen für Ausrüstung selten etwas übrig lassen würden.

Die Offiziere werden nicht von den Heuerbasen, sondern auf den Bureaus der Reedereien angenommen. — Sogen. „Runner", d. h. Unteragenten, halten die Flensburger Heuerbase nicht. — Die durch die S-O vorgeschriebene polizeiliche Taxe für die Stellenvermittlung ist noch nicht erlassen.

E. Die **Kost** an Bord der Flensburger Schiffe dürfte in der Regel genügend, nicht selten recht gut sein. Unter älteren Seeleuten aller Chargen, soweit sie noch die Zustände der Segelschiffahrt gründlich kennen, herrscht nur eine Stimme darüber, daß in dieser Hinsicht die Lage des Seemanns sich erheblich gebessert habe. Und zwar liege die Hauptursache der Verbesserung in den Verhältnissen. Gute und dauerhaft präservierte Gemüse und Früchte waren ehemals unbekannt. Durch das häufige Anlaufen der Häfen ist es den Dampfern ermöglicht, oft frisches Fleisch einzunehmen, das früher unbekannt war; ebenso ist frisches Brot jetzt wenigstens von Zeit zu Zeit zu haben.

Digitized by Google

Als Speiserolle gilt die gemeinsame, vom 1. April 1899 für die sechs Seeuferstaaten gültige (abgedruckt Schriften dieses Vereins CIII S. 281). Eingehalten wird sie in Bezug auf die Fleischration, im übrigen gilt es als notwendig, daß sie überschritten werde, namentlich was die Fettmenge betrifft, und besonders bei nordischen Fahrten. Die laut werdenden Klagen haben regelmäßig zum Inhalt, daß „nach der Speisetaxe" beköstigt werde.

Der Kapitän erhält als tägliches Fixum gleichmäßig 1.20 Mk. pro Mann des Volkslogis, 1,50 Mk. pro Mann der Kajüte, um die Verpflegung zu bestreiten. Anspruch auf Bier, Wein oder Branntwein haben die Leute nicht, sie erhalten als regelmäßiges Getränk Kaffee oder Thee in reichlicher Menge, Branntwein führen sie zuweilen in geringer Quantität, die also bald verzehrt ist, auf eigene Kosten mit sich. Es kommt wohl vor, daß nach schwerer Arbeit eine Flasche Bier gereicht wird, in den Tropen wohl auch gelegentlich Branntwein. Sonst wird gegen die Hitze den Heizern Haferschleim gereicht; am Mittelmeer wird viel Citronensaft genossen und dem Thee beigemischt. Ob die Kapitäne Gelegenheit haben, an der Beköstigung zu sparen, hängt, wenn sie nicht wollen, daß die Mannschaft in ihren Rationen beeinträchtigt werde, davon ab, wo sie ihre Einkäufe machen; wenn z. B. in Rußland, so ist das sehr vorteilhaft und es liegt dann nahe, daß sie bei der Gelegenheit sich reichlicher mit Proviant versorgen, als nötig und im Interesse der öfteren Erneuerung wünschenswert wäre. Die Meinung von Reedern ist, daß „früher" der Kapitän wohl ein paar hundert Mark jährlich übrig hatte, neuerdings bei den gestiegenen Preisen kaum. Prinzipiell erklären die Reeder nichts dagegen einzuwenden, daß die Kapitäne bei Verproviantierung der Schiffe zu ihrem Vorteil Ersparnisse machen; ja es scheint in Wirklichkeit die Sache darauf angelegt zu sein, daß sie einen Nebenverdienst aus diesem Handel gewinnen, und dies muß als ein Übel bezeichnet werden; es wäre nur billig, wenn der Besatzung auf deren Verlangen über die Verwendungen der Kostgelder Rechnung gelegt werden müßte; in diesem Sinne wurde von den Maschinisten vor einigen Jahren auf Einsetzung eines „Meßvorstandes" angetragen, den sie aus 2 Offizieren — 1 vom Deck und 1 von der Maschine — zusammensetzen wollten. Daß die Köche den Leuten ihr Recht verkürzen können, unterliegt keinem Zweifel, zumal wenn etwa ein Kapitän seinen Koch dazu anhält, was in einzelnen Fällen wohl vorkommen mag, wenn auch nicht eben glaublich ist, daß es oft vorkommt. Daß die Köche für sparsames Umgehen mit dem Material durch Trinkgelder belohnt werden, ist wohl Regel; es bedeutet aber keineswegs notwendiger Weise, daß es zum Schaden der Mannschaft geschieht. Kapitäne sagen wohl mit Recht, daß der „schluderige" Koch in der Regel

Digitized by Google

auch ein schlechter Koch sei, der also die Leute am wenigsten zufrieden stellt. Indessen bleibt für den Kapitän immer eine starke Versuchung, sein „Geschäft" bei der Verproviantierung zu machen. Vor einigen Jahren kam ein Fall vor das Flensburger Landgericht, der auf Denunziation der Offiziere eines Schiffes gegen den Kapitän beruhte, nachdem diese mit der Mannschaft zusammen sich vergebens beschwert hatten. Die Anklage lautete auf Unterschlagung von Proviantgeldern, mußte aber fallen gelassen werden, weil weder durch Vereinbarung noch durch Gesetz vorgeschrieben sei, daß eine dem Kostgelde entsprechende Kost gegeben werden müsse. Der Koch sagte aus, ihm sei aufgetragen worden, nach der Speisetaxe zu kochen, daß dies aber bei weitem nicht genüge, sei ja wohlbekannt; er habe nur 75 Pf. bis 1 Mk. pro Mann verbraucht. Nach der Freisprechung soll der Staatsanwalt dem Schiffer eine artige „Moralpauke" gehalten haben (Z. S. 1898 Nr. 6). In der Regel besorgt der Kapitän selber die Einkäufe und kann darauf rechnen, daß die Lieferanten sich um seine Kundschaft bemühen. Der Koch gibt ihm eine Liste der Materialien, die er zu brauchen meint; eine Liste, die dann freilich oft nur unter erheblichen Streichungen bewilligt wird.

Öfter aber als böser Wille des Kapitäns oder des Koches ist die Unfähigkeit des letzteren schuld, wenn mangelhafte Kost bereitet wird. Daß es mit der Kochkunst zuweilen nicht weit her ist, begreift sich schon aus der gewöhnlichen Karriere des Koches, der vom Schiffsjungen zum Kajütssteward aufrückt; nachdem er als solcher dem Koch etwas abgeguckt hat, bald selber sich für einen Koch ausgibt und als solcher sich anmustern läßt. Zuweilen ziehen wohl die Kapitäne die jüngeren Köche vor, weil diese sich williger unterordnen. Neuerdings sehen aber die größeren Schiffe mehr darauf, einen ausgebildeten Schiffskoch zu bekommen; es zeigen sich solche, die eine Kochschule durchgemacht haben.

Es werden in der Regel 3 warme Mahlzeiten gegeben, da die Leute es lieben, einen Teil ihrer Fleischration als warmes Frühstück nach englischer Weise zu erhalten; abends gibt es dann meistens Fleischreste des Mittags mit gebratenen Kartoffeln, besonders gern in einer, wohl zubereitet, für lecker geltenden dänischen Mischung unter dem Namen „Lapskov" die aber zuweilen auch Mißfallen erregt, teils durch Qualität, teils durch zu häufige Wiederholung.

Vergütung für Entbehrung in Folge von Knappwerden des Proviants wird nicht gewährt. Kontrolliert wird die Zubereitung in der Regel nicht; auch kümmert sich der Kapitän nicht um das Essen der Leute, sondern wartet ab, ob Klagen einlaufen, um dann die Ursachen zu ermitteln. Begründete Unzufriedenheit wird meistens von den Offizieren geteilt; auch kann dem

Digitized by

Kapitän ſelber die Untüchtigkeit des Koches nicht lange verborgen bleiben. Ebenſo hat der Kapitän ſelber am meiſten Intereſſe, dem Verderben des Proviantes vorzubeugen und für Erſatz des friſchen Waſſers zu ſorgen. Doch kommen wohl Nachläſſigkeiten in beiden Beziehungen vor. Auch dürfte mit Anpaſſung der Koſt an wärmeres Klima es zuweilen etwas leicht genommen werden. Die günſtige Gelegenheit zu billigem Einkauf verführt wohl den Kapitän, zu große und auf langer Reiſe dem Verderben ausgeſetzte Vorräte von einzelnen Proviantſorten mitzunehmen. In der Hauptſache hängt aber „die gute Stimmung an Bord von der Perſon des Kochs ab" (U); wenn er geſchickt iſt, weiß er auch aus mäßigem Material etwas Schmackhaftes herzuſtellen; ob dies dann immer geſunde Koſt iſt, dafür iſt wohl nicht einzuſtehen. — In der FRL war auch eine Frage nach der Beköſtigung enthalten. Die 29 Antworten — dies gilt auch für nachher zu erwähnende andere Fragen — verteilen ſich auf die ſub A bezeichneten Reedereien wie folgt:

2	gehören	zu I
2	„	„ II a
5	„	„ II b
7	„	„ III
2	„	„ IV
6	„	„ V
2	„	„ VI
3	„	„ VII

Die Antworten lauteten in der Mehrzahl der Fälle (16) mehr oder minder günſtig, in den übrigen (13) mehr oder minder ungünſtig. Die 16 günſtigen Antworten ſind: 2 Mal „ſehr gut" bezw. „ohne Tadel": VII u. VI, 6 Mal „gut": 3 zu V, je 1 zu III, II b und I, 4 Mal „gut" mit Zuſätzen (im allgemeinen, einigermaßen, ziemlich): 2 zu III, 1 zu II b, 1 zu II a, 4 Mal „genügend" u. dgl.: 1 zu VI, 1 zu III, 1 zu II b, 1 zu II a. Von den 13 ungünſtigen Antworten lauteten 9 „mangelhaft" „könnte beſſer ſein" „nicht zum beſten" „anfangs gut, in der letzten Zeit ſchlechter geworden" „Proviant gut, Zubereitung nicht am beſten" „veränderlich" „wir Matroſen ſind zufrieden, die Heizer dagegen nicht" „ſchlechtes Waſſer aus den Häfen in die Trinktanks gebracht": 1 zu II b, 3 zu III, 2 zu IV, 2 zu V, 1 zu VII, 4 einfach „ſchlecht": je 1 zu I, II b, V und VII. Wenn es geſtattet iſt, aus dieſer Verteilung der Zeugniſſe einen zweifelnden Schluß auf die Zuſtände bei den verſchiedenen Reedereien zu ziehen, ſo wird dieſer zu Gunſten der kleineren Reedereien ausfallen (unter den 5 Antworten aus VI u. VII ſind die beiden günſtigſten und 3 überhaupt

Digitized by Google

günstig; die 2 zu IV sind freilich unter die ungünstigsten gerechnet, in einem Falle aber heißt es ausdrücklich, daß wohl die Ursache der „Mangelhaftigkeit" am Koch liege, in anderen bekennen die Matrosen sich „als zufrieden"); und dies könnte darin begründet sein, daß bei diesen kleineren Reedereien recht oft der Kapitän „mitreedert", was auch von diesen „gern gesehen wird" (S). Möglicherweise kommt es unter den Kapitänen, die bloße Beamte sind, eher vor, daß ein solcher aus der Verproviantierung einen Überverdienst zu gewinnen sucht; oder, wenn dies sogar als Regel gelten darf, daß er ihn über Gebühr auszudehnen sich angelegen sein läßt.

Wenn ich nun auch die ziemlich zahlreichen Klagen über mangelhafte und schlechte Kost, die in den an den Verbandleiter gerichteten Korrespondenzen von 1898—1902 inkl. enthalten sind, heranziehe, so fällt mir darin als bemerkenswert nur auf, daß sie verhältnismäßig oft auf ältere Schiffe, die wie früher gesagt, meist auch kleiner und von Eisen gebaut sind, sich beziehen. Namentlich scheinen die kleinen Reedereien, die sonst günstig dastanden, hiedurch belastet. Seinen Grund kann dies daran haben, daß die besseren Köche lieber auf größere Schiffe gehen werden und daß diese kleinen oft mit geringwertigen vorlieb nehmen müssen. In einigen Fällen wird die Schuld ausdrücklich auf den Koch geschoben und einmal hervorgehoben, daß er ein 61 jähriger Mann sei, was wohl bedeuten sollte, daß er seiner Aufgabe an Bord nicht hinlänglich gewachsen sei. Übrigens finden sich in diesen Korrespondenzen auch Lobsprüche nicht selten; die Kost wird zuweilen gut, zuweilen auch sehr gut genannt, öfter kehren die Wendungen wieder: „wir haben nichts zu klagen". „Über Beköstigung nicht zu klagen". „Es ist hier ganz gut an Bord, Arbeit wie auch Essen". Auf ein eisernes Schiff beziehen sich solche Lobsprüche nur 1 Mal, wo ein solches schlechthin „ein sehr gutes Schiff" genannt wird.

Die Klagen beziehen sich gelegentlich auf das Menu „Klippfisch und Wassersuppe", sonst hauptsächlich auf den übermäßigen Gebrauch von Hartbrot. Daß dies bei längeren Reisen unentbehrlich ist und daß die Menge davon, die man einmal an Bord hat, „zeitweise auch einmal aufgegessen werden" muß, wird völlig zugegeben. Wenn Klage geführt wird, so ist die Meinung, daß bei dem häufigen Besuch der Häfen (auf Ost- und Nordsee) öfter einmal frisches Brot eingekauft werden könne und daß andererseits nicht Hartbrot in so großen Mengen eingekauft werden müsse, wenn man in einigen Tagen wieder einen Hafen anlaufe. Zuweilen gibt auch die Beschaffenheit des Hartbrotes, wenn es aus lauter Brocken besteht, Anlaß zur Unzufriedenheit. Ähnlich wie mit dem Verhältnis von Hartbrot zu frischem Brot steht es mit dem von Salzfleisch zu frischem Fleisch; daß das

Digitized by Google

Salzfleisch bei längeren Reisen zuweilen schlecht wird, ist nicht zu verwundern; wenn die Klage an den Kapitän kommt, so läßt er es wohl über Bord werfen. In vereinzelten Fällen scheint aber der Kapitän sich allen Beschwerden hartnäckig zu verschließen. So sind über einen Dampfer der Reederei I die Klagen während der letzten Jahre immer aufs neue und trotz mehrfachen Wechselns der Köche laut geworden. Das Schiff fährt im Winter auf dem Mittelmeer. Nachdem schon mehrfach geklagt worden, lief gegen Ende des Jahres 1901 folgender Bericht in Flensburg ein (vgl. Z. S. 5. Januar 1902): „Die Kost wird von Tag zu Tag schlechter. In Cypern, wo wir längere Zeit lagen, bekamen wir weder Fleisch noch frisches Brot; auch wurden die Kartoffeln alle, so daß wir 10 Tage hindurch keine Kartoffeln mehr erhielten. Wollte man am Mittag zu seinem Salzfleisch etwas essen, so mußte man Hartbrot dazu nehmen. . . . In Limasol erhielten wir endlich wieder Kartoffeln; auch wurde hier frisches Wasser an Bord genommen. Dasselbe wurde in einem offnen Boote ans Schiff gebracht. Die Leute standen mit den nackten Füßen im Trinkwasser (!). In Limasol kaufte der Kapitän 2 Schafe und 16 Hühner, jedoch bekamen wir hiervon nur an einem Sonntag die Suppe und zum größten Teil Knochen. Am andern Sonntag bekamen wir zu Mittag je 2 Frikadellen von 20 Gramm Gewicht; trotzdem meinte der Kapitän zum Koch, er gebrauche zu viel Proviant. Im übrigen erhielten wir morgens zum Frühstück Hartbrot und Präservenfleisch, sogenanntes Kabelgarn; mittags Kartoffeln und Präservenfleisch; zum Kaffee Hartbrot und abends Hartbrot und Präservenfleisch. So ging es fast jeden Tag, und erhielten wir Salzfleisch, so konnte es niemand vor Gestank essen. In Algier, wo wir bunkerten[1], wurde auch kein nennenswerter Proviant gekauft. Hier soll der Kapitän dem Koch verschiedenes von der aufgestellten Proviantliste gestrichen haben. Auf der Reise von Algier nach London konnten die Heizer schlecht Dampf halten, was unter den hier geschilderten Verhältnissen ja begreiflich ist. . . . Als wir auf der Themse ankamen, gingen wir am nächsten Mittag mit unserer Portion Salzfleisch zum Kapitän, denn dasselbe war völlig ungenießbar. . . . Am nächsten Morgen bekamen wir zum Frühstück Grütze, die ebenfalls verdorben war. Ein Heizer ging hierauf wieder zum Kapitän und fragte, ob die Leute nicht bald bessere Kost bekommen könnten, denn bei der Kost könnten sie nicht arbeiten. Es wurde dann nach längeren Auseinandersetzungen ein Boot ausgeschickt, um etwas Proviant zu holen. An diesem Tage bekam die Mannschaft erst um 2 Uhr Mittag, und ein Heizer, der auf Wache war, erst um 3 Uhr". Mehrere Monate

[1] Kohlen einnehmen.

Digitized by Google

später kehren die Klagen von demselben Schiffe verstärkt wieder. „Qualität und Quantität der Rationen waren manchmal derartig, daß die Mannschaft zeitweise tatsächlich Hunger leiden mußte. Der 2. Steuermann war der Verwalter des Proviants und wurde selbst dem Koch mehrmals Brot und Butter zugeteilt. Hatte der Koch Brot gebacken, so wurde es sofort vom zweiten Steuermann verschlossen. Einmal zeigte der Koch dem Kapitän sein Abendbrot, das nur in trockenem Hartbrot, in Thee aufgeweicht, bestand". In demselben Jahre habe ein 5—6 maliger Wechsel der Köche stattgefunden. Ein Koch („der in Flensburg als sehr tüchtig in seinem Fach bekannt sei") sei in Genua zu dem deutschen Konsul geführt und zwangsweise abgemustert. Ihm seien 7 Delikte in Bezug auf die Sorge für den Proviant zur Last gelegt, wegen deren er zu 30 Mk. Geldstrafe verurteilt worden sei. Eine Verteidigung habe ihm der Gericht haltende Konsul mit den Worten „Schweigen Sie" abgeschnitten. Auch sei ihm auf See niemals von den Eintragungen seiner angeblichen Vergehen ins Journal etwas bekannt gegeben worden, obwohl der Schiffer gesetzlich dazu verpflichtet sei. — Die Reederei erklärt — in einem an mich gerichteten Schreiben, da ich um Auskunft über den Fall gebeten hatte —, sie habe, so oft ihr Klagen zu Ohren gekommen, sogleich an den Kapitän geschrieben, daß er Abhilfe schaffen müsse; soweit ihr bekannt, seien aber die Klagen bei weitem nicht immer berechtigt gewesen, sondern zum Teil in frivoler Weise vom Zaun gebrochen worden. Es sei allerdings in dieser ganzen Zeit die Wahl des Koches nicht immer günstig gewesen, und obschon Proviant in genügender Menge und in tadelloser Qualität angeschafft worden, habe es der Koch eben nicht verstanden, damit zu wirtschaften. Sie habe jedesmal alsbald dafür gesorgt, daß ein anderer Koch an Bord genommen wurde. — Von seiten der Arbeiter wird dagegen behauptet, gerade der Koch, unter dessen Regime das Übel am schlimmsten gewesen, sei ein tüchtiger Koch und auf früheren Schiffen recht lange bedienstet gewesen, ohne daß Klagen laut geworden seien. Dagegen sei die Kost an Bord jenes Schiffes von jeher schlecht gewesen: dies könne noch heute von Schiffsleuten nachgewiesen werden, die früher auf dem Schiffe gefahren seien. Auch der letzte Koch und ein Matrose, die erst vor kurzem von dem Schiffe abgemustert wurden, sagten aus, daß neuerdings zwar der Zustand sich verbessert habe, aber in mancher Beziehung und im Verhältnis zu anderen Schiffen noch zu wünschen übrig lasse. Auch dieser letzte Koch habe mehrere Auseinandersetzungen mit dem Kapitän gehabt. Erhobene Beschwerden habe dieser stets mit der Bemerkung zurückwiesen: „ihr werdet nach Speisetaxe beköstigt und weiter gibts nichts". — Ohne den Streit entscheiden zu wollen, kann man doch nicht umhin, die Vermutung

Digitized by Google

für begründet zu halten, daß in diesem Falle die Ursache der auch von der Reederei teilweise zugestandenen schweren Übelstände an der Schiffs- und nicht an der Küchenleitung gelegen habe. Die Schiffsleute sprechen mit Resignation davon, daß nun einmal die Herren Reeder ihren Kapitänen eher als ihnen Gehör und Glauben zu schenken geneigt seien. Und doch seien in fast allen Fällen, wo über Kost geklagt werde, die Maschinisten und (wenigstens im stillen auch) die Steuerleute auf ihrer Seite. Andererseits darf aber angenommen werden, daß in manchen Fällen diese Unzufriedenheiten keinen ausreichenden Grund haben; sie können auch von Befinden und Stimmungen einzelner Personen herrühren. Man braucht nur an einen Junggesellentisch in Gasthöfen sich zu erinnern, um es für wahrscheinlich zu halten, daß auch in andern Kreisen oft aus bloßer übler Laune „auf das Essen geschimpft wird". — Übrigens sind die Klagen der Maschinisten oft am stärksten.

F. Die „**Volkslogis**" sind regelmäßig unter der „Back" (dem vordersten erhöhten Teile des Fahrzeuges), d. h. zur ebenen Erde vom Vorderdeck aus; daß sie (wie sonst wohl auf alten Dampfern) unter Deck sind, kommt in Flensburg kaum noch vor. Die Größe ist verschieden: Höhe meistens gute Mannshöhe, die Kojen nehmen die reichliche Hälfte des ganzen Raumes ein; daß sie in mehr als doppelter Lage übereinander liegen, kommt auf Schiffen der Ostseehäfen meines Wissens bis jetzt nicht vor; es ist ebenso unbeliebt, wie das Eisen als Material der Bettstellen.

Das Deckpersonal hat seinen Logisraum auf der rechten, das Maschinenpersonal auf der linken Seite; das letztere ist meistens kleiner und enthält dann nur vier, während das Matrosenlogis sechs Kojen hat. Neben den Kojen läuft eine Bank hin, innerhalb derer jeder Mann einen Behälter für sein Eßgeschirr und anderes Gerät hat; eine Tischplatte pflegt nahe dem Eingang an einem Haken befestigt zu sein und wird also zum Gebrauche niedergeklappt. Wenn die Logis größer sind, so steht wohl ein fester Tisch in der Mitte, wofür die kleineren keinen Platz haben. Die Reinigung wird den Leuten als ihr eigenes Interesse und eigene Sorge überlassen, d. h. als Arbeit, die auf ihre wachfreie Zeit kommt und nicht bezahlt wird. Infolgedessen läßt die Reinlichkeit oft zu wünschen übrig, sei es, daß Ermüdung der Leute oder natürliche Trägheit und Gleichgültigkeit daran schuld ist. Besondere Räume zum Ablegen der schmutzigen Kleider kennen die Flensburger Schiffe bisher nicht; ebensowenig Baderäume; Waschhäuser selten.

Von den Fragen in FRC beziehen sich mehrere auf das Logis, wir werden diese einzeln betrachten. Ausgefüllte Fragebogen, mit mehr oder weniger eingehenden Antworten, gingen bei der Flensburger Mitgliedschaft von 26 Schiffen ein, und zwar von 24 Schiffen Flensburger Reedereien,

Digitized by Google

davon 3 zu I, 2 zu II a, 5 zu II b, 4 zu III, 2 zu IV, 4 zu V, 2 zu VI und 2 zu VII gehörig. Die sechste Frage lautet: „Wie waren die Logis beschaffen: Lage, Größe, Sitzplätze, Reinlichkeit, Ventilation?" Was die Lage betrifft, so ist einmal abweichend geantwortet: „über Deck".

Die Größe wird 7 Mal als genügend bezeichnet. 1 Mal heißt es „geht an", 1 Mal „sehr beschränkt", 1 Mal „viel zu klein", 1 Mal „klein", 1 Mal „für 6 Matrosen nicht entsprechend", 1 Mal „Größe ungenügend", 2 Mal sind Maße angegeben, nämlich 1 Mal: „die Logis sind 3½ m lang, 3¼ m breit", dies bezieht sich auf ein Schiff von 891 R.-T., das mit 4 Matrosen, 2 Leichtmatrosen, 3 Heizern und 1 Trimmer bemannt war, 1 Mal ist angegeben, das Heizerlogis sei 6 Fuß lang, am oberen Ende 2, am unteren 3 Fuß breit, dies betrifft ein eisernes Schiff von nur 337 R.-T. Von Sitzplätzen heißt es 3 Mal „genügend", 1 Mal „gut", 2 Mal „fehlen" (1 Mal „Bank oder Tisch nicht, nur ein Stück Spind"), 2 Mal „längs der Kojen" (was wohl die Regel ist).

Was die Reinlichkeit angeht, so wird sie 4 Mal als gut, 1 Mal mit dem Zusatz: „jedoch auf Freizeit reinzuhalten" (was immer gilt), 2 Mal als „genügend" bezeichnet, dagegen 1 Mal als „sehr schlecht wegen Durchgang zu den Aufbewahrungsräumen", 1 Mal als „sehr mangelhaft". 1 Mal heißt es „klein und unsauber", 2 Mal: „rein gemacht wird selten wegen Zeitmangel", 1 Mal: Reinigung 1 Mal in der Woche. 1 Mal heißt es: „Reinlichkeit unmöglich, weil Lieferung von Seife und Soda verweigert wird".

In Betreff der Ventilation wird 3 Mal einfach auf die Bullenaugen (die runden Fenster, die aber bei starkem Seegang verschlossen gehalten werden müssen) hingewiesen, 1 Mal heißt es: „Ventilation dient zugleich als Schornstein, 4 Mal wird ihr Dasein verneint, 2 Mal „ungenügend" genannt, 1 Mal bejaht, 4 Mal als „genügend", 1 Mal als „gut", 1 Mal als „für Ost- und Nordsee genügend" bezeichnet.

Einige Aussagen sind ganz allgemein gehalten, nämlich 3 Mal einfach „gut", 1 Mal „alles gut, bloß etwas feucht", 1 Mal „nicht zu klagen" (dabei aber: „Ventilation und Reinigungen mangeln"), 1 Mal „läßt nichts zu wünschen übrig" (dabei aber: „Licht ungenügend"), dagegen 1 Mal „leidlich", 1 Mal „äußerst mangelhaft", 1 Mal „schlecht". Dazu kommen einzelne Unleidlichkeiten, als „bei schlechtem Wetter beständig naß", „Wasser leckt durch". Einmal heißt es: „wie gewöhnlich" (zugleich mit „Ventilation ungenügend"). Einmal wird auf einem neuen Schiffe alles gelobt, nur „Licht ungenügend" hinzugefügt.

Die siebente Frage oder vielmehr Fragengruppe lautete: „War der Eingang zum Kabelgatt (d. h. dem bedeckten unteren Schiffsraum, worin

Digitized by Google

die Ankerketten und in der Regel auch anderes Gerät, wie Segel, Trossen u. dgl. verwahrt liegen) oder das Farbenspind (Schrank für die Utensilien des Schiffsmalers) im Logis? War der Lampenraum in nächster Nähe des Logis und wie war die Art der Heizung?"

Die Frage in Betreff des Einganges zum Kabelgatt wird 11 Mal bejaht. Der hierdurch bezeichnete Übelstand besteht darin, daß durch das mit Luftlöchern versehene „grating" (eiserne Gitter), das den Kabelgatt meistens bedeckt, die morastige Luft, die von den schmutzigen Ankerketten ausgeht, in das enge Gemach aufsteigt, das der Mannschaft zum Schlafen und Wohnen dient; auch ist der Durchgang, wenn Geräte aus dem Raum geholt oder zurückgebracht werden, für die Schlafenden ebenso störend, wie das Gerassel der Ketten, wenn vor Anker gelegt werden soll. Die Schiffe, worauf die Bejahung sich bezieht, sind alle vor 1893 gebaut, und zwar bis auf zwei von 1889—92.

Wo der Eingang zum Kabelgatt, da ist zumeist, nämlich in 8 von den 11 Fällen, auch der zum Farbenspind im Logis oder doch in dessen Nähe, wodurch die Luft oft stark verdorben wird, was (zumal bei ungenügender Ventilation) ebenso unangenehm, wie, besonders für Schlafende, von schädlicher Wirkung sein kann. Ebenso ist dann auch regelmäßig der Lampenraum mit seinen Petroleum- und Trandünsten in unmittelbarer Nähe des Logis, „vorkante vom Logis", „durch dünne Holzwand vom Logis getrennt" u. dgl.

Über die Art der Heizung kommen keine Klagen vor; meistens lautet die Antwort: „durch eisernen Ofen"; es pflegt ein kleiner „Kanonenofen" in jedem Logis zu sein; wenn der kleine Raum geschlossen gehalten werden muß, so wird dieser ihn rasch überheizen und sehr schlechte Luft erzeugen.

Jene Übelstände finden sich meistens da, wo auch über die allgemeine Beschaffenheit des Logis geklagt wird. Ebenso findet sich dann regelmäßig die 9. Frage dahin beantwortet, daß das Klosett „in nächster Nähe des Logis", „nur durch eine dünne Holzwand vom Logis getrennt", überhaupt „mangelhaft" gewesen sei; einmal „gleichzeitig als Farbenspind benutzt wird", sein ordentlicher Gebrauch „unmöglich"!

Die 8. Fragengruppe geht speziell auf Unfallverhütung und lautet: „War der gewöhnliche Eingang zum Kabelgatt, die Falltür, genügend gesichert, daß niemand hineinfallen konnte? Wie waren die sonstigen Eingänge zum Heizraum, Proviantraum beschaffen?" — In einem Falle waren die Fragen nicht beantwortet, von den übrigen 23 lauteten 16 befriedigt (in diesen Fällen war wohl immer ein Gitter — grating — vorhanden), 7 unzufrieden („der Eingang durch eine Falltür, ungenügend versichert",

Digitized by Google

„Eingang zum Heizraum eiserne Leiter ohne Geländer" u. dgl.). Unter den 16 Schiffen sind 8, also die Hälfte, vor 1893 gebaut, unter den 7 übrigen alle bis auf 1.

Frage IX: „Stand Waschhaus und Klosett mit dem Logis in Zusammenhang und wie waren dieselben beschaffen?" Das Dasein eines Waschhauses wird in den weitaus meisten Fällen verneint, nur 5 Mal ist von Waschhaus oder besonderem Waschraum die Rede, und diese 5 Schiffe sind alle jünger als 1893, auch gehören sie sämtlich zu den größeren, 4 über 900 R.-T. Netto, 1 nahe daran (891). Indessen wird „das Waschhaus zum Aufbewahren von Tauwerk und sonstigen Gerätschaften benutzt", „dient als Rumpelkammer", „wird zu andern Zwecken benutzt"; nur 1 Mal heißt es: „befindet sich an Deck, zu jeder Zeit benutzbar". Die Frage nach dem Klosett wird 7 Mal ungünstig beantwortet, und auch unter diesen 7 ist nur 1 Schiff jünger als 1893, übrigens eins, an dem mehrere Mängel bejaht werden, das aber nichtsdestoweniger im allgemeinen stark von der Mannschaft gelobt wird; es sind die Leute hier wohl 2 Jahre lang an Bord geblieben, was sonst höchst selten ist. Klagen, daß die Speisetaxe und die Musterungsbedingungen im Volkslogis nicht aufgehängt seien, kommen zuweilen in der CO vor. Auch sonst begegnen darin Klagen über die Beschaffenheit der Logis, wenn auch viel seltener als über die Kost. Einmal kündigt die Mannschaft an, sie wolle abmustern, weil sie sich vor Ratten nicht bergen könne. Einmal wird aus dem Mittelmeer von Heizern berichtet, sie haben am Karfreitag das Logis reinigen wollen und dafür „Überstunden", d. h. Bezahlung verlangt, weil sie nur 4 Heizer für ein Schiff von über 1100 R.-T., also überarbeitet gewesen seien; es sei versprochen worden, wenn das Schiff „nach draußen" ginge, sollten 2 Trimmer nachgemustert werden, „aber nichts rührt sich; dann wurde uns wieder erzählt, wir sollten Hilfe von Deck erhalten, ist auch nichts daraus geworden"; so habe man auch an dem Festtage „in der Maschine rummontieren müssen". Ein Recht auf „Überstunden" hatten diese Leute allerdings für das Logisreinigen nicht; wenn es bewilligt würde, so wäre es sicherlich um die Reinlichkeit der Logis besser bestellt, und dies wäre im allgemeinen Interesse von hohem Werte. — Ein Briefschreiber klagt von einem der größten Schiffe, freilich einem älteren (1889 erbaut und eisern), das Logis sei so klein, „daß wir uns nicht mit 5 Mann rühren können"; „keine ‚Back' (so heißt auch der Eßtisch in Seemannssprache), die müssen wir uns erst machen". Sonst wird am meisten geklagt, daß durch die hohen Deckslasten der Zugang behindert werde und bei „Schlagseite" Wasser eindringe, dann, daß es oft an gehöriger Verkleidung der Wände fehle; auch finden

Digitized by Google

die Heizer die Entfernung von der Maschine und dem Heizraum, den sie schweißtriefend verlassen, unbequem und bei kaltem und nassem Wetter ihrer Gesundheit nachteilig; sie wünschen, daß ihr Logis „Mittschiff" angebracht werde, was auf einigen neuen Schiffen geschehen ist.

G. Für die **Krankenpflege** ist auf den Flensburger Schiffen in der Weise gesorgt, wie auf Frachtdampfern, die keinen Arzt mitführen, üblich. Einer der Steuermänner vertritt die Stelle eines Arztes und hält die Medizinkiste in Verwahrung; in schwierigen Fällen konsultiert er den Kapitän; wenn nötig, werden Kranke bei Erreichung eines Hafens einem Hospital übergeben. Auf Flensburger Schiffen ist aber der Gesundheitszustand durchweg gut. Auch hierauf bezog sich eine Frage (XVII) der FRC: „War eine Medizinkiste an Bord, war der Inhalt derselben schon mal erneut?" Dabei ist zu bemerken, daß die Umfrage im Jahre 1900 stattfand, als die Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft zwar schon „in Kraft getreten" waren — am 1. März 1899 — aber ihre Kraft noch wenig geltend zu machen vermochten: § 70 dieser Vorschriften veweist auf die „Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen" (vom Kais. Gesundheitsamt herausgegeben) und für Schiffe außerhalb der kleinen Küstenfahrt auf die dort in Listen angegebenen Arznei-, Verband- und sonstigen Hilfsmittel für Krankheits- und Unglücksfälle. Die ferner vorgeschriebene mindestens alljährliche Untersuchung durch einen deutschen Arzt oder Apotheker ist seitdem in der Weise geregelt worden, daß zweimal jährlich Revision durch einen Arzt, einmal durch einen Apotheker stattfindet. Indessen dürfte auch vorher auf den Flensburger Schiffen in dieser Hinsicht mit wenigen Ausnahmen eine genügende Ordnung gewesen sein. Die bezeichnete Frage ist 3 Mal garnicht beantwortet, 2 Mal mit „unbekannt". Sonst wird das Vorhandensein der Medizinkiste bejaht, in Betreff des Inhaltes und der Erneuerung wird meistens geantwortet: „unbekannt"' „uns unbewußt" u. dgl., das Vorkommen von Kranken wird 6 Mal verneint, über Pflege und Behandlung von Kranken wird 10 Mal ausgesagt, und zwar heißt es nur 1 Mal „ließ zu wünschen übrig", alle übrigen Aussagen lauten auf gut, eine sogar auf sehr gut. Hieraus ist zu schließen, daß Unzufriedenheit in dieser Hinsicht ziemlich selten gewesen ist. So ist denn auch nicht bekannt geworden, daß sich Reedereien der Kostenpflicht zu entziehen gesucht haben; auf Beitritt zu freien Hilfskassen hinzuwirken, haben sie nicht für nötig gehalten. Die Krankenversicherung für Seeleute unterliegt bekanntlich besonderen Schwierigkeiten. Fälle von Skorbuterkrankungen und anderen auffallenden Krankheiten sind neuerdings nicht bekannt geworden. — Besondere Vorkehrung gegen Infektionen und

Digitized by Google

besondere Behandlung von Geschlechtskranken, die ohne Zweifel am häufigsten vorkommen — kann wegen Mangels an Raum auf diesen Schiffen nicht stattfinden. Einmal fragt ein Heizer (CO), ob der Maschinenstoreraum ein passender Aufenthalt für Kranke sei. Er habe ein Geschwür am Fuß gehabt; „die Herren Maschinisten vermuteten gleich Faulkrankheit". Solche Vermutung mag ja zuweilen begründet sein; im allgemeinen muß es doch für sehr bedenklich gehalten werden, daß die Herren Maschinisten solchen Vermutungen nicht nur Raum, sondern auch Folgen geben dürfen. Da ohnehin, nach dem Ausdrucke des Hamburger Hafenarztes Dr. Nocht, auch „die Hilfe, die dem kranken oder verunglückten Seemann durch Laien geleistet wird, in den meisten Fällen nicht als eine sachgemäße anzusehen ist" (Verhandlungen des Nautischen Vereinstages 1900), so sollte wenigstens einer unsachgemäßen Verweigerung jeder Hilfe besser vorgebeugt werden; daß in dieser Hinsicht die Rechte des Seemanns erweitert und bestimmt werden können, liegt auf der Hand.

Über die Todesursachen der seemännischen Bevölkerung sind in Flensburg, soweit ich zu ermitteln vermocht habe, keine besonderen Wahrnehmungen gemacht worden.

Was die Sicherung und das **Rettungswesen** betrifft, so ist vor allem auch hier auf die Neuerungen und Verbesserungen hinzuweisen, die durch die Unfallverhütungsvorschriften herbeigeführt worden sind. Wie weit diese befolgt oder aber umgangen werden, wie weit die Kontrolle ausreicht oder etwa nur der Schein gewahrt wird, habe ich zu ermitteln nicht vermocht. Die Vorschriften verlangen u. a. (§ 24), daß auf Frachtdampfern außerhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt sämtliche Boote in Zwischenräumen von höchstens 3 Monaten auszuschwingen und dabei festzustellen sei, ob sie zum sofortigen Aussetzen bereit sind; das Ergebnis sei im Journal zu verzeichnen. Sie fügen freilich hinzu: „nur wenn zwingende Gründe das Ausschwingen in den vorgeschriebenen Zwischenräumen verhindern, kann die Prüfung hinausgeschoben werden; der Grund der Verzögerung sei dann im Journal anzugeben." Der zwingende Grund, daß bei regelmäßig schwacher Bemannung — wovon schon gesprochen wurde und ferner zu reden sein wird — und bei den raschen Fahrten von Hafen zu Hafen keine Zeit übrig bleibt, dürfte außerordentlich oft vorliegen. Eigentliche Bootsmanöver, wobei die Boote zu Wasser gelassen und die Leute auf ihre Bootskunde geprüft werden, sind nicht einmal vorgeschrieben, sondern nur, daß die Boote einmal jährlich auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen und der Befund im Schiffsjournal zu verzeichnen sei (§ 19).

So bleibt auch hier, wenngleich der Zustand seitdem verbessert sein

Digitized by

möchte, die FRC für uns wertvoll, die in dieser Hinsicht folgende Fragen enthielt (XIII): „Wieviel Boote waren vorhanden? Wieviel Personen faßten sie? Waren dieseben gut ausgerüstet?, eventuell: Wurden sie als Lagerraum für sonstige Gegenstände benutzt? Wieviel bootskundige Leute kamen auf jedes Boot? Wurden Bootsmanöver gemacht?, eventuell: Wieviel Boote wurden zu Wasser gelassen?" — Die Antworten sind freilich ziemlich unvollständig. In den meisten Fällen werden 3 Boote als vorhanden angegeben, wovon ein 1 kleineres, sog. Arbeitsboot ist. Nur 2 mal wird die Zahl 2 angegeben, wobei es 1 mal heißt: „Seit einem Jahre fehlt 1 Boot, das als Arbeitsboot benutzt wurde." Bei 2 Schiffen werden 4 Boote angegeben. Daß sie für die Bemannung ausreichten, wird einige Male ausdrücklich bejaht und darf in allen Fällen angenommen werden. Die Frage nach der Ausrüstung wird 17 mal beantwortet und zwar 7 mal in günstigem Sinne. 10 mal, also in der Mehrzahl der Fälle, mit „fehlt", „mangelhaft", „ungenügend" u. s. w." Wenn vorausgesetzt wird, daß diese Ausstellungen begründet waren, so ergibt sich aus der Vergleichung, daß besonders neuere und größere Schiffe in dieser Hinsicht schlecht versehen waren; denn unter 10 sind 6 nach 1891 erbaut, unter den 7 nur 2, und wenn angenommen wird, daß auch mit den übrigen 7 es gut bestellt war, so kommen doch auf diese 14 nur 4 jüngere. Indessen ist es nicht glaublich, daß gerade die Boote der neuen Schiffe mangelhaft ausgerüstet waren; in einigen Fällen mögen gerade auf diesen die Leute weniger gute Gelegenheit gehabt haben, sich über den Stand der Dinge gehörig zu unterrichten. Auffallend ist aber wiederum, daß von den 10 Schiffen, die zu dieser Klage Veranlassung geben, 6 zu 3 Reedereien (darunter 2 kleinen) gehören, von deren Schiffen nur 8 an der Umfrage beteiligt waren, während von den übrigen 5 Reedereien (darunter nur 1 kleinere) 16 Schiffe beteiligt waren und auf diese nur 4 solche kommen, von denen der Übelstand gerügt wurde. Es läßt dies doch eine mindere Sorgfalt auf seiten jener ersteren Reedereien vermuten. Bewußte Unwahrhaftigkeit der berichtenden Personen liegt sicherlich nicht vor; wäre dies der Fall, so würde sie sich auch auf die Frage nach anderweitiger Benutzung der Boote erstrecken. Diese Frage wird ebenfalls 17 mal beantwortet und zwar in der weit überwiegenden Mehrzahl der Fälle, nämlich 13 mal verneint, 1 mal heißt es „unbekannt", 1 mal wird ein Fragezeichen dazu gemacht, nur 2 mal heißt es (bezw.): „In einem Kartoffeln und sonstige Sachen", und „der Koch verwahrt in dem 1 Boot seine Klippfische".

Die Zahl der bootskundigen Leute wird nur wenige Male, und dann auf 3 oder 4 für jedes Boot, 1 mal aber auf nur 2 und 1 mal auf 8 für

Digitized by Google

3 Boote angegeben; daß es zuweilen etwas knapp damit bestellt ist, darf man, wenn z. B. vom Maschinenpersonal keiner und auch der Koch nicht bootskundig ist, vermuten. 'Manöver' werden durchgängig verneint: „doch werden die Boote zeitweise zu Wasser gelassen", „zu Wasser sind sie schon gewesen", „1 mal in 5 Monaten zu Wasser gelassen"; aber auch: „zu Wasser lassen kennen wir nicht", „nicht bei unserer Zeit", „8 Monate nicht zu Wasser gelassen", „über 7 Monate nicht" — wobei dann zu bemerken ist, daß von manchen Experten für genügend gehalten wird, wenn es 1 mal im Jahre geschieht. Dies auch zur Kritik einer Briefstelle, die zu Anfang 1902 an Bord eines Dampfers geschrieben wurde, der noch im selbigen Jahre durch Strandung verloren gegangen ist (die Besatzung wurde gerettet): „In Pensecola wurden die Rettungsboote zu Wasser gebracht, weil sie zur Beförderung der Arbeitsleute von Land an Bord und umgekehrt benutzt werden mußten, indem die Leute dort über keine eigenen Boote verfügen. Dieses Manöver hat meiner Ansicht nach den Booten nichts geschadet, es war das erste Mal in 10 Monaten, daß sie zu Wasser waren, ausgeschwenkt sind sie 2—3 mal."

In CO ist sonst selten von den Rettungsapparaten die Rede. Im Jahre 1901 wird aber von einem (sonst mehrfach gerühmten) Schiffe erzählt, daß ein Boot, dessen Boden auf der Reise von London nach Bahia von einem „Brecher" eingeschlagen war, trotz mehrfachen längeren Aufenthalts (7 und 8 Tage) in den südamerikanischen Häfen nicht repariert wurde. Der Kapitän habe gesagt, das Schiff habe auch schon vor 2 Jahren mit 2 kaputen Booten die Reise gemacht, und die Mannschaft habe nichts dazu gesagt. Er wolle das Boot unterwegs notdürftig reparieren. „Das hatte natürlich wenig Zweck, da auf der einen Seite sämtliche Rippen des Bootes gebrochen waren . . In Swansea wurde das Boot an Land gegeben. Beim Aussetzen gebrauchten wir mit alle Mann 23 Minuten! Auf See wäre es unmöglich gewesen, das Boot auszusetzen, da der vorderste Davit in seinen Angeln festgerostet war. Die Boote waren äußerst schlecht ausgerüstet. Kompaß und Segel fehlten ganz; die Riemen (Ruder) fehlten zum Teil oder waren unbrauchbar, u. s. w. . . . „ich für mein Teil," schließt der Briefschreiber, „hätte keine Lust, bei schwerem Wetter in einem solchen Boote zu sitzen" [1].

Auch auf Rettungsgürtel und Korkwesten bezog sich FRC (XIV) in Bezug auf genügende Zahl, guten Zustand und Ort der Verwahrung. Als

[1] Der Fall auch in „Ein Notschrei der seemännischen Arbeiter in Deutschland, gerichtet an den Deutschen Reichstag und die Reichsregierung". Hamburg 1901. S. 112.

Digitized by Google

Gürtel wurden offenbar verstanden die in den UVV „Rettungsbojen" (§ 21) genannten Apparate, an denen hier die Gürtel als „Schwimmwesten, Korkjacken" unterschieden werden (§ 22). Die UVV schreiben für erstere vor, daß sie stets auf dem oberen Deck und derartig an geeigneten Stellen angebracht sein sollen, daß sie zum sofortigen, durch die Befestigungsart nicht behinderten Gebrauch ohne weiteres bereit sind; für die Westen oder Jacken, daß sie an Stellen, welche der Mannschaft und den Passagieren bekannt sind, derartig aufbewahrt werden, daß sie jederzeit leicht erreichbar sind. — Die Antworten sind unvollständig, lauten aber 12 mal durchaus befriedigend, z. B. „4 Bojen auf der Brücke, an die 20 Westen in Kiste auf der Brücke, alles gut" oder kurz: „ja, gut, in jeder Koje"; von den Bojen ist außerdem noch 7 mal die Rede. Ihre Zahl wird 2 mal auf 6, 1 mal auf 5, 4 mal auf 4, mehrmals auf 2 angegeben, einigemal als genügend, ihre Beschaffenheit als „gut", „sehr schwer" u. s. w., 1 mal als „unbekannt", 1 mal: 2 gute, 2 total unbrauchbar. Von den Westen wissen die Leute mehreremale nicht, wo sie sich befinden, und vermissen sie in ihren Kojen; 2 mal heißt es: in den Böten, 1 mal: im Ruderhaus, 2 mal: in einer Kiste auf dem Schornsteinmantel, 1 mal: in der Kajüte, 1 mal: der Koch behauptet, sie seien in der Kajüte. 1 mal wird ihr Vorhandensein (vermutlich irrigerweise) geleugnet; 3 mal wird ihre Beschaffenheit stark bemängelt. — Auch in dieser Hinsicht dürften die UVV gut gewirkt haben. Es scheint aber sich als sehr wünschenswert zu ergeben, daß jeder Schiffsmann, der an Bord geht, von einem Vorgesetzten über die Rettungsapparate in einigermaßen eingehender Weise unterrichtet werde.

Für die Sicherung gegen Unfälle im täglichen Betriebe, die ja trotz der UVV noch in allzugroßer Zahl auf Dampfschiffen vorkommen, ist die Beschaffenheit fast aller Einrichtungen an Bord, der Takelage, der Eingänge zu den unteren Räumen, der Leitern u. s. w. von großer Bedeutung. Die FRC bezieht sich darauf mit mehreren Fragen und zwar 1. (VIII): „War der gewöhnliche Eingang zum Kabelgatt, die Falltüre, genügend gesichert, daß niemand hineinfallen konnte? Wie waren die sonstigen Eingänge zum Heizraum, Proviantraum beschaffen?" Die Antworten auf die erste Frage lauten mit wenigen Ausnahmen „genügend", „gut", „sehr gut"; 5 mal wird geklagt, und diese Klagen treffen 4 mal mit Klagen über den Zustand der Klosetts (die auch nur 7 mal vorlagen), ebenfalls 4 mal mit solchen über mangelhafte Ausrüstung der Boote zusammen (die außerdem noch 6 mal vorkommen). Der Verdacht könnte nahe liegen, daß die Personen der Antwortenden für diese kumulierten Klagen verantwortlich zu machen seien, mit anderen Worten: daß hier solche waren, die „an allem etwas auszusetzen

Digitized by Google

finden." Dagegen spricht aber doch, daß auch diese Personen an ihren Schiffen manches zu loben finden. Wenn daher auch dieser Faktor etwas mitgewirkt haben möchte, so ist doch wahrscheinlicher, daß in der Tat dort, wo einige Übelstände angetroffen werden, auch andere sich bemerkbar machen, und dies dürfte auch einer allgemeinen Erfahrung in solchen Dingen entsprechen. In 4 von den 5 Fällen sind wiederum die vorhin bezeichneten 3 Reedereien (wovon 2 kleinere) belastet, von denen man daher auch sagen darf, daß sie in Bezug auf Qualität der Einrichtungen nicht auf gleicher Höhe mit den übrigen stehen, während in anderen Hinsichten gerade mehrere der dazu gehörigen Schiffe stark gelobt werden.

Die FRC bezieht sich auf die Schutzvorrichtungen 2. mit den Fragen (X): „Wie und auf welche Art wurden die Laderäume bei nächtlicher Arbeit beleuchtet? Besteigt ihr die Räume vermittelst lose angesetzter Leitern, oder waren feste eiserne Raumleitern vorhanden?" Die Frage nach Beleuchtung ist 18 mal beantwortet: meistens werden Petroleumlampen, mehrfach sog. Blusen (Öl- oder Terpentinlampen) genannt, 1 mal „Blusenlampen oder Trimmerlichter (Talglichter, die besonders beim Kohlenladen der Trimmer verwandt werden), 1 mal gewöhnliche Raumlampen, 1 mal Öllampen, 1 mal Laternen, 1 mal Laternen und offene Lampen, 1 mal lose Talglichter, 1 mal: mit 2 Gasapparaten und mehreren Lichtern, dagegen 4 mal: elektrisches Licht. Von den Blusen wird 1 mal gesagt: geben wenig Licht, feuergefährlich sind sie auch; 1 mal heißt es: Petroleum und sehr ungenügend. Von den 4 Schiffen mit elektrischem Licht gehören 3 zu einer und derselben Reederei und das 4. zu der A.-G., die durch ihren Vorstand mit dieser eng verbunden ist. Jene 3 sind ältere Schiffe (1888—92); alle 4 sind nicht von den größten. Beide Reedereien gehören nicht zu denen, die wir als durch minder gute Einrichtungen charakterisiert finden. Dagegen zeichnen diese sich aus durch das Vorhandensein „fester eiserner Raumleitern", denn von 8 Fällen, in denen ich diese bejaht finde, gehören 5 zu diesen 3 Reedereien und ihren 8 an der Umfrage beteiligten Schiffen, während auf die 16 der 5 übrigen nur 3 solche Fälle kommen. Diese Beobachtung fällt also *gegen* die früheren und zu Gunsten dieser Reedereien ins Gewicht. Denn ohne Zweifel sind lose angesetzte Leitern, zumal wenn nur hölzerne, gefährlicher. — Die Frage 3 (XI): „Wie war es mit den Schutzvorrichtungen an Maschinen, Winschen und Spill (Spindel, die Winsche oder Winde, die vorzugsweise zum Ankerlichten dient) bestellt?" hat erfreulicherweise einstimmige günstige Antwort erfahren. Sie lautet 1 mal sehr gut, 1 mal nicht zu tadeln, 9 mal gut, 7 mal genügend, 1 mal vollständig, 2 mal vorschriftsmäßig, 3 mal sind die Vorrichtungen näher beschrieben

Digitized by Google

(z. B. Maschine mit Geländer versehen, Winschen und Spill mit Schutzblechen), dabei ist nur 1 mal eine kleine Ausstellung an der Aschwinsche gemacht. Ähnlich verhält es sich mit der Frage 4 (XV) nach dem „laufenden Gut" (so heißen „alle Taue, die ihrer Natur und Bestimmung nach beweglich sind und bewegt werden durch Menschen, neuerdings auch durch Dampfkraft", Goebel). Sie ist nur 13 mal beantwortet, aber alle Antworten lauten „gut" und dergleichen, bis auf eine, worin es heißt: unbekannt; wir dürfen daraus schließen, daß auch die Nichtbeantwortungen sämtlich günstig zu deuten sind. Ebenso ist 5. die Frage (XVI) nach genügender Zahl von Pumpen und deren Zustand 16 mal beantwortet und 15 mal mit Ausdrücken wie „genügend und gut", „genügend in brauchbarem Zustande", nur 1 mal wird der Zustand als „häufig verstopft" bezeichnet; und außerdem heißt es einmal: „keine Notpumpen gesehen". — Auch die erste Frage des FRC: „War das Schiff seetüchtig, gehörig ausgerüstet und verproviantiert?" ist 21 mal mit „ja", „gut" u. s. w. beantwortet, nur 1 mal mit der Angabe: „Luken reparaturbedürftig" und 1 mal mit einer Ausstellung, die sich auf das Volkslogis bezieht: „sämtliche Bullaugen im Matrosenlogis undicht; bei schlechtem Wetter Kojen und sämtliches Zeug naß". — Weit überwiegend finden wir also ausgesprochene Zufriedenheit mit den Einrichtungen des Rettungswesens und der Sicherung. Allerdings fällt jeder Fall, wo es mangelhaft war, schwer ins Gewicht.

H. In den **Rechtsverhältnissen** der Schiffsmannschaft ist bekanntlich mit dem 1. April 1903 eine ziemlich bedeutende Veränderung geschehen. Sie hatten, wie sie durch die alte S-O festgelegt waren, bei den Flensburger Verhältnissen keine große Bedeutung für die Praxis, da diese in überwiegendem Maße durch Herkommen, sonst aber durch Verträge bestimmt waren, die in Wirklichkeit nach der Musterrolle sich richteten, wie sie bei jedem Reeder üblich war. Eine Verbesserung darin geschah schon durch den früher genannten Kollektivvertrag, der die Musterungsbedingungen einheitlich regelt. Die Einführung der neuen S-O mit ihren durch Verträge nicht aufhebbaren gesetzlichen Normen, fällt in eine Zeit, wo auch die Seeleute ihrer Rechte und Rechtsansprüche bewußt geworden sind. Über die Bewährung jener kann jetzt (nach zwei Monaten) noch nichts Bestimmtes ausgesagt werden; gewiß ist, daß sie von den Reedern und vielen Kapitänen mit Bedenken, von den Seeleuten im ganzen mit Befriedigung aufgenommen wurde, wenn auch die Meinung ist, daß sie noch „viel zu wünschen übrig lasse". Erhebliche Veränderungen des Gesamtzustandes hat man für Flensburg und die übrigen hier behandelten Häfen keinen Grund zu erwarten.

Digitized by Google

Disziplinarbestrafungen wegen Dienstvergehen geschehen regelmäßig in Form einer festgesetzten Geldstrafe, die in einer halben, in schwereren Fällen wohl auch in einer ganzen Monatsheuer besteht. Der Mann unterwirft sich dieser mit sehr seltenen Ausnahmen, der Fall wird ins Journal eingetragen, bei der Abmusterung wird der fällige Betrag von dem Seemannsamt eingezahlt und der gleich zu erwähnenden Seemanns-Stiftung überwiesen. Diese Gelder betrugen z. B. 1902 Mk. 1017,34. Eine Verhandlung vor dem Seemannsamt, dessen Vorsitzender (ein Beamter der städtischen Verwaltung) bisher als Einzelrichter fungierte, kommt in Flensburg sehr selten vor; angeblich war die letzte im Jahre 1896. — Über willkürliche Mißhandlungen, namentlich des zweiten Steuermanns gegen das Deckpersonal, des zweiten „Meisters" gegen das Maschinenpersonal wird zuweilen, aber doch nicht sehr oft geklagt. Körperliche Züchtigungen haben, wenigstens in den letzten Jahren, kaum eine Rolle gespielt. Daß eine Maulschelle oder Ohrfeige einem jungen Burschen verabreicht wird, kommt wohl öfters als gut ist vor und sollte lieber gänzlich unterbleiben, selbst wenn es nicht auf unsanfte Art geschähe, was wohl fast immer der Fall ist. Ein Fall von erheblicher dabei geübter Roheit ist aus den letzten Jahren bekannt geworden, der zu gerichtlichen Verhandlungen geführt hat; er könnte auch unter der Rubrik „Selbstmord von Schiffsleuten" mitgeteilt werden, obgleich das Opfer nicht eigentlich sich hat ums Leben, sondern nur um jeden Preis aus den Klauen seiner Verfolger hat bringen wollen. In der Nacht vom 14./15. Januar 1900 ist ein holländischer Junge, der von einem Flensburger Schiffe als Steward angemustert war, über Bord gesprungen. Er hatte einen Brief an seinen Vater hinterlassen, daß er auf einer Korkweste zu schwimmen hoffe, bis ihn ein fremdes Schiff aufnehmen werde. Was ihn zu dieser Verzweiflungstat veranlaßte, sei die Schande des Diebstahlverdachtes und wiederholte körperliche Mißhandlungen, wodurch beide Steuerleute ihn für angeblich ausgeführte Diebstähle gezüchtigt hätten. Das K. Seeamt zu Flensburg hat nach sehr eingehender Untersuchung den Fall milde beurteilt, indem es als nicht erwiesen hinstellt, daß die Züchtigung den Steward veranlaßt habe über Bord zu gehen; dem ersten Steuermann, dem diese hauptsächlich zur Last fiel, ist deshalb die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht entzogen worden[1]. Es scheint allerdings, daß der Verdacht, die Diebstähle begangen zu haben, begründet gewesen ist, und daß ebenso sehr die Furcht vor der kommenden

[1] Spruch vom 23. Mai 1901. Noch nicht in den Entscheidungen gedruckt. Von mir aus den Akten gezogen.

Digitized by Google

gerichtlichen Strafe, als der Druck der Mißhandlungen den allem Anschein nach moralisch nicht normal angelegten jungen Menschen in den Tod getrieben hat. Immerhin bleibt die Sache für die Praxis, die in solchen Fällen an Bord der Kauffahrteischiffe üblich ist, schwer belastend.

Allgemeines über die Behandlung wird noch unter K berichtet werden.

I. **Stiftungen.** Eine mit ihrem jetzigen Statut im Jahre 1654 begründete Gilde des Flensburger „Schiffergelags" hat bei ihrem 200jährigen Jubiläum eine „Stiftung für hilfsbedürftige Seeleute" ins Leben gerufen, mit der Bestimmung, ohne eigene Schuld in Not geratene Seeleute und deren Angehörige zu unterstützen. Ein Seemann, der Schiffbruch erleidet, erhält aus der Kasse eine Monatsheuer. Jeder Schiffsmann, der von Flensburg fährt, bezahlt 1 Pf. von jeder verdienten Mark Heuer an diese Kasse, der auch die fälligen Strafgelder (s. oben) zufließen. Außerdem haben Schenkungen und letztwillige Verfügungen von Kapitänen und Kaufleuten zur Vermehrung des Kapitals beigetragen, das am 1. Januar 1903 Mk. 160 827,49 betrug. An Unterstützungen wurden im Jahre 1902 Mk. 11 112,65 ausbezahlt. Die 1%igen Beiträge der Seeleute beliefen sich 1901 auf Mk. 8734,28, 1902 auf Mk. 8855,41, aus welchen Beiträgen zugleich die Gesamtsumme der verdienten Heuern ersichtlich ist. Gelegentlich hat wohl die Mitgliedschaft des S-V sich — z. B. mit einem Gesuch zu Gunsten eines seit über einem Jahr erkrankten Matrosen — mit Erfolg an die Stiftung gewandt. Dieser erhielt eine Gabe von 20 Mk. Ein Rechtsanspruch, der aus der erzwungenen Abgabe abzuleiten wäre, scheint in solchen Fällen nicht anerkannt zu werden. Die Stiftung scheint hauptsächlich zu Gunsten Schiffbrüchiger verwaltet zu werden. So erhielt die Mannschaft des im Jahre 1902 an der Chinaküste gestrandeten Dampfers „Adelheid", die sämtliche Effekten eingebüßt hatte — für einzelne ein Verlust von 150—200 Mk. — à Person 60 Mk. von der Stiftung. In diesem Falle wandte sich der Vorstand des S-V an die Reederei, mit dem Erfolge, daß diese noch eine weitere Entschädigung in Höhe von 15 Mk. an jeden Mann auszahlte. — Es gibt außerdem noch eine Stiftung für alte Seeleute, von einem Advokaten Rönnekamp mit einem Kapital von 80 000 Mk. begründet. Von dieser wird in einem Stiftshause alten Seeleuten ein vollständiges Unterkommen nebst Kost und Krankenpflege gewährt. Es können zwölf Personen darin Platz finden, bis jetzt sind aber nur elf Stellen besetzt worden, weil die Mittel nicht weiter reichten, obgleich das Vermögen sich gleichfalls durch Schenkungen und Legate bis auf 150 000 Mk. vermehrt hat. Es sollen noch Schenkungen in Aussicht stehen, die ermöglichen werden, auch die zwölfte Stelle zu besetzen. Für die Seeleute der

Digitized by Google

unteren Chargen dürfte diese Stiftung keine Bedeutung haben. — Versicherungen gegen Krankheit und gegen Effektenverlust sind nicht vorhanden. Beide Arten werden des öfteren in den Kreisen der Seeleute erwogen und erörtert (s. unten). — Bei Anwendung der Reichsversicherungen haben sich keine Besonderheiten gezeigt, außer daß die allgemeine Meinung dahin geht, die Altersversicherung für Seeleute sei unpraktisch, da diese als solche niemals ein Alter von 70 Jahren erreichen. Die Reedereien haben keine Seemannskassen, sind auch zu irgend welcher Entschädigung nicht verbunden. Daß sie unter Umständen sich zu freiwilligen Leistungen verstehen, zeigt der oben genannte Fall.

K. Über die **sittlichen Zustände** der Schiffsleute läßt sich für unsere Häfen sehr wenig ermitteln. Daß mancher junge Mensch zur Seefahrt seine Zuflucht nimmt, nachdem er in moralischer Hinsicht schon Schiffbruch gelitten hat, steht fest; auch daß mancher nur die Gelegenheit sucht, in fernes Ausland zu entkommen. Solche Elemente sind dem berufsmäßig der Schiffsarbeit sich widmenden Volke nicht beizurechnen. Der Beruf selber hat in mancher Hinsicht ohne Zweifel moralisch günstige Seiten. Das Erfreuende und Belebende, das dem Hauch des Meeres eigen ist, gibt der Tätigkeit einen Reiz und Wert, der gegen viele Unannehmlichkeiten und Gefahren ins Gewicht fällt. Im Verein mit der Disziplin und der Absonderung von den gewohnten, die Willenskraft so oft lähmenden Umständen des täglichen Lebens auf den Straßen der Stadt, mag es in manchen Fällen zur sittlichen Gesundung eines leichtsinnigen jungen Mannes beitragen. Dem stehen freilich besondere sittliche Gefahren gegenüber, die dem Berufe als solchem eigen sind. Völlerei ist ein Laster, wozu der Seemann bekanntlich, zumal nach längeren Reisen, allzu geneigt ist. Der kameradschaftliche Geist begünstigt, wie in allen Volkskreisen, das Übel, ist aber unter Seeleuten meistens lebendiger als irgendwo. Aus ihm folgt das „Traktieren", wobei der Anfang eines einzigen es zur Ehrensache für alle übrigen macht, auch einen „Rundgang" auszugeben und „sich nicht lumpen zu lassen". Eigentliche Trunksucht ist oft die traurige Folge der Unmäßigkeit; daß sie aber unter den Flensburger Seeleuten oft vorkommt, wird man nicht sagen können. Ein trunksüchtiger Seemann macht sich sehr bald an Bord unmöglich. Der Hang zu geschlechtlichen Ausschweifungen ist ebenfalls stark, zumal nach langer Entbehrung; und um so mehr, je weniger der Seemann als solcher daran denkt, sich zu verloben und zu verheiraten. Gutmütigkeit und kindlicher Leichtsinn, die so oft in diesem Stande sich finden, werden von dem Frauenzimmer oft in schonungsloser Weise ausgebeutet und bringen den Seemann, zumal den längere Zeit unbeschäftigten,

Digitized by Google

gar leicht in eine Art von „Verhältnis“ zu prostituierten Weibern. Es gibt in Flensburg, wie wohl in allen Hafenstädten, tatsächlich, wenn auch in schwach verhüllter Form, Toleranzhäuser. Aus dem Besuch in trunkenem Zustande ergeben sich oft Streitigkeiten und Exzesse, die in Körperverletzungen enden und zu polizeilichen oder gerichtlichen Bestrafungen führen. Indessen ist Flensburg ein kriminell nicht schwer belasteter Platz; speziell zu Messerstecherei ist unser einheimisches Volk sehr wenig geneigt — auch der Trunkene läßt sich nicht leicht dazu fortreißen. Der Polizeikommissar, der so freundlich war, mir über seine Erfahrungen Mitteilung zu machen, erklärte, sich schon manchmal gewundert zu haben, daß gerade bei dem Schwarm von Seeleuten, den die Stadt oft berge, dergleichen doch verhältnismäßig selten vorkomme. Im ganzen gelten bei (M) und (S) die sittlichen Qualitäten der Heizer und Trimmer für geringer als die der eigentlichen Seeleute. In (CO) wird aber im Jahre 1901 einmal berichtet, daß ein Matrose eine Uhr an Bord gestohlen habe. Die Umstände des Heuer- und Schlafbaswesens werden in fremden Häfen, namentlich in ausländischen, für das ökonomische und sittliche Wohl des Seemanns im höchsten Grade gefährlich und verderblich. Ein Flensburger Matrose, der neun Jahre auf Segelschiffen, später auf Dampfern gefahren ist, drückte sich dahin aus, man werde z. B. in Antwerpen „rein belagert“ durch die Runner und Agenten, die wie Hornissen in die Volkslogis eindringen, wenn ein Schiff eingelaufen ist; auch in Amerika werde gar mancher „ausgesogen bis aufs Blut“; in England sei es nicht viel besser, in Hamburg gerade arg genug. Sein letztes Schiff (Flensburger), auf dem alle organisiert waren, habe keine Fremden im Logis geduldet; er habe sogar ein Schild ausgehängt, mit der Inschrift „Zutritt verboten für Händler, Gastwirte u. s. w.“, habe es indessen auf Veranlassung des Kapitäns wieder entfernen müssen. — In Flensburg ist auch das Heuerbaswesen harmloser. Gleichwohl hat es auch hier durch die Verbindung mit der Schenke regelmäßig zur Folge gehabt, daß die Leute sich genötigt fanden oder glaubten, durch reichlichen Verzehr sich in Gunst zu erhalten oder zu setzen. — Übrigens macht sich neuerdings, nicht ohne Zusammenhang mit dem erwachenden Klassenbewußtsein, der Sinn für bessere Vergnügungen bemerklich. Die Abstinenzbewegung, die in Flensburg stark ist und in drei Organisationen begegnet (Guttempler, freie Guttempler, deutscher Abstinentenbund), hat auch unter Seeleuten einige Anhänger und findet wenigstens Sympathien in ihrem Kreise, die von der Verbandsleitung begünstigt werden. Diese veranstaltet auch Tanzvergnügungen, Theateraufführungen u. dgl. für ihre Mitglieder.

Digitized by Google

Die „Seemanns-Mission" ist am Orte nur durch einen jungen Prediger vertreten, der Traktate an Bord der Schiffe bringt; er findet, daß diese im allgemeinen gern angenommen werden, eigentlichen Anhang hat er aber nur unter der Mannschaft kleiner, namentlich skandinavischer Segelschiffe, die den Hafen stark frequentieren. Die Reedereien leisten zu dieser Mission jährliche Beiträge. Die Kapitäne und Offiziere der einheimischen Schiffe verhalten sich mit einigen Ausnahmen ebenso gleichgültig dazu wie die Mannschaft. Von einem Verhältnis zum Seemannsverbande kann nicht die Rede sein, da man sich gegenseitig ignoriert. In fremden Häfen gehen aber auch Mitglieder des Verbandes wohl einmal zur „Mission" oder in eines der von dieser gegründeten Logierhäuser. Vor einigen Jahren hat zwischen einem Mitgliede des Flensburger Verbandes und dem damaligen Hauptvertreter der Mission in Hamburg eine Diskussion über die Berechtigung gewerkschaftlicher Organisationen, speziell für Seeleute, stattgefunden, die in verbindlicher brieflicher Form geführt wurde. — Die Flensburger Mitgliedschaft des Seemannsverbandes hat in sittlicher Hinsicht überwiegend günstige Wirkungen. Schon dadurch, daß sie den zumeist recht jungen Männern, die sonst auf sich selber und auf lockere und oberflächliche Kameradschaft angewiesen sind, einen Halt und ein erhöhtes Selbstbewußtsein gewährt. Mag der Zusammenhang dieser wie anderer Gewerkschaften mit der politischen Arbeiterbewegung bedenklich erscheinen: an und für sich ist die Verbindung, obgleich ihrem Ursprunge nach reine Interessen- und Kampfverbindung, nicht nur sittlich unschädlich, sondern schon dadurch nützlich, daß sie mittelst des Korporationsgeistes das Ehrgefühl hebt, daß sie Menschen, die sonst in den Tag hineinleben und außerhalb ihrer sauren Wochen auf den Genuß des Augenblickes sich geradezu hingedrängt fühlen, in dem Zweck der Assoziation: der Verbesserung ihrer sozialen Lage, und in der Assoziation selber, der „Solidarität", Ideen und Ideale einflößt, die — auch soweit der Zweck ganz materieller Natur ist — doch einen der Entwicklung fähigen Keim zur Kultur des Geistes und Gemütes in sich tragen[1].

Auch für Lektüre an Bord sorgt fast ausschließlich der Verband; denn die Beiträge der Seemannsmission haben für diese Schiffe (s. oben) sehr geringe Bedeutung. Den Hauptgegenstand der Lektüre bildet daher die seit 1897, anfangs monatlich, seit 1900 zweimal im Monat erscheinende Zeitschrift „Der Seemann; Zentralorgan für die Interessen der seemännischen Arbeiter in Deutschland". Jede Nummer dieses Blattes wird

[1] Vgl. die nähere Ausführung sub. N.

Digitized by Google

von der Flensburger Mitgliedschaft (zugleich für ihre Filialien in Apenrade, Sonderburg, Rendsburg, Tönning) in ca. 300 Exemplaren bezogen. Der „Seemann" charakterisiert sich selber in dem neuesten Jahresbericht des Verbandes[1] wie folgt: „Nichts ist unseren Gegnern verhaßter als der „Seemann", unsere literarische Waffe, das Sprachrohr unserer Massen, die öffentliche Geißel für unsere Ausbeuter, der Verfechter unserer Ideen, der ständige Begleiter und Ratgeber unserer fahrenden Kollegen, der Kundgeber unseres Willens. Mit welchem Haß unsere Gegner erfüllt sind, mit welcher Niedertracht und niedrigen Gesinnung sie gegen unsere Gesamtbewegung wie gegen unser Organ zu Felde ziehen, hat uns die im Laufe des Jahres wiederholt mit ihnen geführte Polemik bewiesen. Scharf war der Kampf, und scharf und unzweideutig die Ausdrucksweise, rücksichtslos wurden die vorhandenen Mißstände kritisiert, scharf, aber durchaus berechtigt und sachlich wurden behördliche und parlamentarische Maßnahmen entsprechend gewürdigt. Der heftigste Kampf drehte sich naturgemäß um die Seemannsordnung u. s. w. . . . . Man hat uns im gegnerischen Lager der Lüge, der Übertreibung, der Einseitigkeit beschuldigt. Man hat uns gesagt, wir verletzten den literarischen Anstand, mutet uns aber damit zu, die unerhörtesten Verleumdungen, Verdächtigungen und Unterstellungen ruhig hinzunehmen bezw. abzuwehren." U. s. f. Diese Sprache („unsere Sprache ist die des Seemanns, wir sprechen eben als Seeleute zu den Seeleuten" heißt es sogleich weiter) wird unter den Flensburger Seeleuten allgemein als zu scharf und zu heftig abgelehnt, sie entspricht nicht den dort herrschenden Empfindungen und Verhältnissen. Von der aufreizenden Wirkung solcher Sprache macht man sich indessen unrichtige Vorstellungen. So wenig wie ein Dorfprediger, der gegen die ungläubigen Zeitgenossen, gegen die gottlosen Bewohner der Großstadt zetert und wettert, seine harmlosen Zuhörer zu leidenschaftlichen Gefühlen gegen die ihnen bekannten Ungläubigen und Großstädter zu erregen vermag, ebensowenig lassen sich Arbeiter durch allgemein gehaltene Reden, auch nicht durch spezielle Angriffe, zu Trotz und Haß gegen die ihnen bekannten, sie angehenden Mitglieder der besitzenden Klasse hinreißen; wenigstens unsere nordischen Landsleute sind im allgemeinen zu ruhigen Temperamentes und zu vorsichtig dafür. Es gibt Naturen, die sich durch Lektüre leicht zu Empörung und Entrüstung angestachelt finden; auf diese — sie sind aber in der Arbeiterklasse viel seltener als unter den Gebildeten — wirken aber Berichte von bestimmten Vorgängen, wie sie jede Tageszeitung bringt, sagen wir von der meuchlerischen Körperverletzung,

[1] Z. S. 6. Jahrg. Nr. 8 (11. April 1903).

Digitized by Google

die ein alberner Fähnrich gegen einen Soldaten begangen hat, unendlich viel aufreizender als irgendwelche pathetische Deklamationen über Ausbeutung, Profitwut u. dgl., gegen die wenigstens sehr rasch eine gewisse Abstumpfung des Gefühles eintritt. — Mag nun gegen den „Seemann" und seine Ausdrucksweise sehr viel einzuwenden sein, auf der anderen Seite muß anerkannt werden, daß er den Kampf für die Interessen der Schiffsmannschaft mit Eifer, Nachdruck und Gewandtheit führt. Viel mehr aber fällt zu seinen Gunsten ins Gewicht, daß er außer den „tausend Aufschreien seemännischer Arbeiter gegen das bittere ihnen zugefügte Unrecht" (a. a. O.), eine große Anzahl sachlicher und belehrender Artikel teils nautischen, teils und besonders sozialpolitischen Inhaltes bringt, deren Lektüre den Seeleuten ausschließlich von Nutzen sein kann. Wir greifen eine beliebige neuere Nummer heraus (14. März 1903): sie bringt einen Leitartikel „Seeleute und Krankenversicherung", der sich darüber ausläßt, daß die Schiffsmannschaft dem Krankenversicherungsgesetz „leider nicht unterstehe" und daß es Unrecht sei, wenn nach § 59 der S-O der Reeder nur für die Kosten der Krankenbehandlung während 13 Wochen hafte, während die Krankenkassen nunmehr für 26 Wochen aufzukommen haben (man mag über das „Unrecht" anderer Meinung sein, die Tatbestände sind sachgemäß behandelt). Es folgt dann ein Abschnitt „Auf dem Ausguck", dessen erster ziemlich langer Artikel eine Belehrung über den § 24 des Seeunfallversicherungsgesetzes enthält und die Seeleute, wie auch deren Eltern und Großeltern dringend ermahnt, jedweden Postausweis über gesandte und empfangene Gelder mit größter Sorgfalt aufzubewahren, desgl. über jeden persönlich oder durch Freundeshand der Mutter u. s. w. zugestellten Geldbetrag eine Bescheinigung ausstellen zu lassen und dies ebenfalls sorgfältig aufzubewahren. „Über bezahlte Miete, beglichene Rechnungen, sowie sonstige im Interesse der Eltern gemachte Aufwendungen muß ebenfalls der Beleg aufbewahrt und zur Stütze des Rentenanspruchs beigebracht werden", um den Beweis zu führen, daß der Lebensunterhalt der Ansprüche erhebenden Ascendenten ganz oder teilweise durch einen tödlich Verunglückten bestritten worden sei. Dann folgt ein Artikel „Witwen- und Waisenversicherungskasse in Sicht", ferner „Tiefladelinie in Sicht", „Die Vorschriften über die Ausrüstung von Kauffahrteischiffen mit Heilmitteln zur Krankenpflege", „Hat die neue Seemannsordnung rückwirkende Kraft?" u. s. w. Man kann überhaupt der Leitung des Blattes nicht vorwerfen, daß sie nicht praktische Gewerbspolitik treibe; der Verband selber (dessen Vorsitzender mit dem Leiter identisch) ist nicht intransigent, tritt für Tarifverträge und für entgegenkommendes Verhalten bei Verhandlungen ein u. s. w.

Digitized by Google

Es werden auch einige Exemplare der „Schleswig-holsteinischen Volkszeitung" auf den Schiffen gehalten, eines sozialdemokratischen Parteiblattes, das meines Wissens eine gemäßigte Haltung einnimmt.

Die Fürsorge für Lektüre von seiten des Verbandes beschränkt sich aber nicht auf Zeitungen und verwandte Publikationen (wie den Seemannskalender, der 1901 in 200, 1902 in 400 Exemplaren verteilt wurde, und die Geschäftsberichte, Flugblätter u. dgl.). Es wird auch andere Literatur buchhändlerisch vertrieben. Der Gesamtumsatz in Flensburg belief sich 1901 auf 245, 1902 auf 461,75 Mk. Ein Korrespondent bittet um Bücher aus „Kürschners Bücherschatz" und führt 25 Titel von solchen auf. Ein anderer wünscht einen größeren See-Atlas als den von Justus Perthes zu 2,50 Mk. Eine Broschüre „Tod dem Alkohol" wird ziemlich viel gelesen. Außerdem steht wie überall in Arbeiterkreisen die Aufklärung in Religionssachen in Gunst, ein popularisierendes Schrifttum, das bekanntlich literarisch zumeist ziemlich tief steht. Der Seemann ist im allgemeinen hungrig nach Lektüre und klagt zuweilen über Langeweile, da ihm von seiner Freiwache Schlaf und Mahlzeiten immer noch einige Stunden übrig lassen. Erzählungen und Späße, namentlich schlüpfriger Art, sowie das alle Poren des Lebens erfüllende Kartenspiel genügen doch nicht jedem und nicht immer.

Geselligkeit, die Offiziere und Mannschaften verbindet, beschränkt sich auf gelegentliches Plaudern und auf die Weihnachtsfeier, die auf einem deutschen Schiffe nicht leicht fehlen dürfte. Der Umgangston ist auf den Flensburger Schiffen durchweg „gemütlich" und freundlich, sowohl von seiten der Vorgesetzten als zwischen den Leuten selber. „Klassengeist" (so nennen die Arbeiter selber das, was man sonst etwa Standesbewußtsein oder Berufsstolz nennen würde) zum Nachteile der Feuerleute ist nicht sonderlich bemerkbar, eher zwischen den Feuerleuten selber; wenn unbefahrene Heizer angenommen werden, erfahren diese aus nahe liegender Ursache eine geringschätzige und von Ärger eingegebene Behandlung von seiten der Heizer. Auch werden von diesen oft die Trimmer schlecht behandelt. Daß das proletarische Klassenbewußtsein Fortschritte gemacht hat auf Kosten des seemännischen Standesbewußtseins, ist dagegen offenbar, auch daß es weit mehr in der Sache, als in Agitationen beruht. Die Sache ist die, daß die Feuerleute mit dem seemännischen Beruf keine innere Verbindung haben, selten aus Seemannsfamilien stammen, selten aus Neigung zur See gegangen sind; daß ferner diejenigen Matrosen, die von vornherein sich ein höheres Ziel stecken, weil sie durch Vermögen und Bildungsstand sich berufen fühlen, ein Steuermannsexamen zu machen, auf den Dampfschiffen mehr und mehr eine kleine Minderheit bilden; endlich daß auch das Matrosentum als Lebens-

Digitized by Google

beruf — der schon vorher vorhanden war — immer mehr den Charakter einer Handwerksgesellenschaft abgestreift und den des allgemeinen Arbeitertums angenommen hat. Dieser letztere Prozeß ist jedoch keineswegs vollendet und es wirken noch starke Gegengewichte dagegen. Teils gibt es noch in erheblicher Zahl ausgelernte Segelschiffmatrosen, die die bloßen „Dampfermatrosen" vielleicht menschlich, aber nicht technisch als ihres gleichen ansehen; teils wirkt auch unter diesen die „Erfahrung" im eigentlichen Sinne, nämlich die Befahrenheit und Fahrzeit, dahin, daß der ältere Matrose als solcher sich fühlt und ein — wie es in seinen eigenen Kreisen wohl genannt wird — zünftlerisches Interesse geltend macht. Diesem wohlbegründeten und berechtigten Interesse will auch gerade die Gewerkschaft, der „Verband" dienen, wenn er sorgfältig darüber wacht, daß nicht Leute mit zu geringer Fahrzeit „unter direkter Zurücksetzung von tüchtigen und befahrenen Matrosen" angenommen werden und darauf gedrungen hat, daß eine dahin gehende Bestimmung — mit geringerer und schwerer durchführbarer Ausdehnung für die Heizer — in die Musterungsbedingungen aufgenommen wurde. „Manche Kollegen glauben nun, auch ohne die Fahrzeit die nötige Courage zu besitzen, um als Leichtmatrose bezw. Matrose anmustern zu können und fühlen sich zurückgesetzt, wenn sie hiervon abgehalten werden. Diese Kollegen verkennen aber doch tatsächlich den Wert einer solchen Abmachung, die unserer Ansicht nach doch nur erzieherisch wirken und das Ansehen unseres ganzen Standes heben kann". So der Jahresbericht der Mitglieder des S-V für 1900. Es wird dann auf einen vor kurzem in den „Flensburger Nachrichten" erschienenen, offenbar aus Kapitänskreisen stammenden Artikel mit Entrüstung hingewiesen, worin zwar anerkannt war, daß es „auch ganz fixe Kerls unter den Matrosen gebe", aber sehr viele, „die von den seemännischen Arbeiten ihres Berufes keine Ahnung haben, höchstens Farbe waschen, Rost kratzen und ähnliche Arbeiten machen können, aber frech sondergleichen sind". — Daß ein Bewußtsein gemeinsamer Interessen auf Steuerleute und Maschinisten sich ausdehnt, wird man nicht finden; beide Kategorien halten sich nicht allein als Vorgesetzte von der Mannschaft geschieden, sondern betonen auch im Gegensatze gegen diese ihren „bürgerlichen" politischen Standpunkt. Ein Verein der Seesteuerleute, der vor etwa 10 Jahren, auch mit der Absicht auf Lohnerhöhung zu wirken, sich gebildet hatte, ist, nachdem diese inzwischen von selber eingetreten und die meisten damaligen Steuerleute zu Kapitänen aufgerückt sind, wieder eingeschlafen. Dagegen hat ein noch bestehender „Maschinistenverein" allerdings vor einigen Jahren den Standpunkt der Lohnarbeiter scharf hervorgekehrt, ohne sich aber deshalb mit den unteren Chargen zu alliieren. Ihre Forde-

Digitized by Google

rungen gingen auf Erhöhung der Gagen und u. a. auch auf Einsetzung eines „Meßvorstandes“ zur Kontrolle der Kostgelderverwendung. Der Bericht über die Tätigkeit des Reedervereins für das Geschäftsjahr 1900/01 schreibt darüber, nachdem der mit dem S-V abgeschlossene Tarifvertrag von 1900 mitgeteilt worden: „Hartnäckiger noch als die Seeleute bestanden die Maschinisten auf Erfüllung von Forderungen, die sich ebenfalls im wesentlichen auf Erhöhung der Gage richteten. Hier waren die Verhandlungen für den Verein und den Vorstand um so schwieriger, als der Maschinistenverein für Flensburg auch in der Form der Verhandlungen einen Ton anschlug, der von vornherein verletzend und daher auch auf die Unterhandlungen hemmend wirkte“. (Der S-V wird hier also indirekt belobt.) Es kam zu einer Arbeitseinstellung in der Form, daß eine große Anzahl aktiver Maschinisten sich „auf Schule“ begaben, d. h. in die k. Seemaschinistenschule eintraten. Die Bewegung hatte insoweit Erfolg, daß eine Erhöhung der Gagen bewilligt und versprochen wurde, die Kost angehend, Beschwerden, sofern solche bei einzelnen Reedereien erfolglos sein sollten, von Vereinswegen unparteiisch zu prüfen. Auch hier wurde die Form eines Übereinkommens zwischen Reedereiverein einerseits, Maschinistenverein andererseits beliebt, das für 3 Jahre gültig sein sollte und mit dem 31. Oktober dieses Jahres (1903) abläuft. — Die Flensburger Kapitäne stehen durchweg, wie früher erwähnt, auf seiten der Reeder, von denen mehrere aus ihrem Stande hervorgegangen sind; viele Kapitäne sind durch Parten oder (weniger oft) durch Aktien am Reedereikapital beteiligt.

Auf das „Verhältnis der Offiziere zur Mannschaft“ bezieht sich auch der FRL mit seiner ersten Frage. Die Antworten der Seeleute lauten ganz überwiegend günstig, nämlich 5 Mal „sehr gut“, und ähnlich („nicht zu klagen“ u. dgl.), 12 Mal einfach „gut“, 2 Mal „gut“ mit Zusätzen („im großen und ganzen“, „soweit noch“), 1 Mal „verträglich“, 1 Mal „kann eben angehen“. Es bleiben 8 Fälle, wo etwas ausgesetzt wird. Einmal heißt es: „gut mit Ausnahme des ersten Meisters“ (Maschinenmeisters), 1 Mal „ziemlich gut bis auf den zweiten Maschinisten, um den in sehr kurzer Zeit mehrere Heizer das Schiff verlassen mußten“, 1 Mal: „Kapitän und Steuerleute lobenswert, erste Maschinist läßt viel zu wünschen“; 1 Mal: „der erste Steuermann sehr brutal, sonst sehr gut“; 1 Mal: „Die Meister ziemlich launenhaft, schlechte Laune vorherrschend, Steuerleute gut“; 1 Mal: „lächerlich kindische und schlechte Maschinenvorgesetzte, sonst gut“. Es bleiben nur 2 generell ungünstige Urteile: 1 „läßt viel zu wünschen übrig“, 1 „humanere Behandlung wünschenswert“. Außerdem sieht man, daß das Mißvergnügen 5 Mal auf die „Meister“, nur 1 Mal auf einen Steuermann sich bezieht. — In den

Digitized by Google

Korrespondenzen sind Klagen über schlechte Behandlungen nicht ganz selten, und zwar weniger über selbsterlittene, als über solche, worunter der Berichterstatter die jungen Leute (Leichtmatrosen, Meßjungen, Stewards) leiden sah. Es sind aber nicht immer Offiziere, sondern z. B. auch der Bootsmann, über den er sich empört, z. B. mit dem Ausdruck: „scheint sehr viel vom freien Faustrecht zu halten" oder „hat auch an dem Steward, einem Kind, seine Kraft probiert, indem er ihn mit der Faust ins Kreuz schlug". Aber auch eigene Beschwerden, z. B. eines Heizers: „der erste Maschinist hat mir mit die Füße gestoßen, ich laß bitten, daß es in den Seemann kömmt". — Ein Meßsteward, der seine „erste Seereise" macht, seufzt über Mißhandlungen des ersten Maschinisten und ersten Steuermanns, während er von den zweiten ziemlich gut behandelt werde; mit dem Koch stehe er sich ganz gut und auch mit dem Kapitän. Der Junge versichert, „er könne alles beschwören". — Ähnliches ziemlich häufig in (CO): z. B. „Hier ist die Prügelstrafe sehr Mode gewesen in der letzten Zeit" — „Behandlung durch den ersten Steuermann war in den ersten zwei Monaten unbeschreiblich" — „Arbeiterei unmenschlich" — „Arbeit über alle Maßen" u. dgl. — Andererseits wird auch recht oft die Behandlung gelobt, teils implizite mit den Worten „nichts zu klagen", „bis jetzt geht noch alles ganz gut zu", „über Schiff und Leitung ist wirklich nicht zu klagen", „ich glaube, daß dies das beste Schiff von Flensburg ist" u. dgl., teils ausdrücklich, z. B. „hier an Bord alles ganz schön bis jetzt, sehr gutes Essen und gute Behandlung". „Wir können an Bord bis jetzt über nichts klagen, können sogar unseren Vorgesetzten, speziell unsern Herrn Maschinisten mit gutem Gewissen ein kleines Lob aussprechen in Bezug auf humane Behandlung und auf Überstunden bezahlen. Haben einen neuen Kapitän bekommen und dieser hat sich bis jetzt sehr gut eingeführt bei uns". „Wir können bis jetzt nicht klagen, es ist ganz gut, die Achtergäste (die hinten in der Kajüte) sind auch alles gute Leute, die sagen keinen Menschen was". Und einer, offenbar dänischer Muttersprache: „vier habt es gans gutt, das Essen ist gutt und aug der Behandlung". Endlich meint ein Briefschreiber, sein Steuermann sei nicht bloß ein guter Kerl, er sei in vielen Fällen zu gut, ein Vorwurf könne ihm nicht gemacht werden. Alle diese Äußerungen sind in den Briefen des Jahres 1902 enthalten, im vorhergehenden Jahre sind die Klagen häufiger. Ob der Unterschied dem heißen Sommer des letzteren, dem kühlen des ersteren Jahres zuzuschreiben ist? — Verheiratete Schiffsleute sind nicht in erheblicher Zahl vorhanden. Sie ziehen natürlicherweise die direkten Linien — die aber in Flensburg fast garnicht vorhanden — und den Dienst des allerdings bedeutenden Föhrdeverkehrs, der sich auch über die Föhrde hinaus erstreckt, vor. Hier sind auch alte Matrosen

Digitized by Google

und Heizer anzutreffen. Die Heizer scheinen öfter als die Matrosen verheiratet zu sein. Im allgemeinen weiß aber der Seemann, daß seine Heuer nicht ausreicht, um eine Familie zu ernähren. „Der schlechteste Mann an Land ist besser gestellt als ein Seemann", lautet eine umlaufende Rede. Dabei werden dann auch Strapazen, Gefahren, die lange Abwesenheit in Rechnung gebracht. Der verheiratete Seemann sucht daher bald eine Arbeitsstelle an Land, wenn er auch, etwa als Werftarbeiter, zuerst nur 26 bis 28 Pf. Stundenlohn erhält. Auch nach Aussage von (S), die der Arbeiterbewegung als scharfe Gegner gegenüberstehen, fristen verheiratete Seeleute mit wenigen Ausnahmen nur ein kümmerliches Dasein; Frauen und Kinder müssen nach Kräften mit zum Erwerb beitragen, erstere als Wasch- oder Scheuerfrauen, letztere durch kleinere Dienstleistungen außer der Schulzeit. So fand ich auch die Wohnungen verheirateter Matrosen dürftig bis ärmlich. Als Betrag des gezahlten Mietzinses fand ich in einem Falle 130, in einem anderen — es war ein Ehepaar mit Säugling — 140 Mk. Hier gab es nur eine winzige Küche neben den zwei Stuben. Etwas bessere Arbeiterwohnungen kosten in Flensburg 160—170 Mk. — Verheiratete Köche sind nicht selten und diese leben wie besser gestellte Arbeiter. Manche (übrigens auch Matrosen) haben ihre Familie irgendwo auf dem Lande; so sprach ich mit einem Koch, dessen Hauswesen unweit Rendsburgs (einer Stadt ca. 50 km südlich von Flensburg) sich befand; er komme selten nach Hause. Ein etwa 50jähriger Matrose, den ich an Bord desselben Dampfschiffes sprach, hatte seine Familie in Memel; habe sie, gab er knurrend zu verstehen, seit vier Jahren nicht gesehen.

L. Über die lokale **Herkunft** der im Jahre 1802 an- und abgemusterten Seeleute habe ich durch Auszählungen folgendes ermittelt (siehe die Darstellung Tab. 1 und 2):

Tab. 1. **Angemusterte.**

	Schleswig-Holsteiner	Andere Deutsche	Ausländer	Insgesamt
	1	2	3	4
Matrosen u. s. w.	**199**	**75**	**56**	**330**
% von 4	60,3	22,7	17,0	100,0
Heizer	**63**	**50**	**16**	**129**
% von 4	48,8	38,7	12,5	100,0
Trimmer	**24**	**10**	**5**	**39**
% von 4	61,5	25,6	12,9	100,0
Meßjungen u. (3) Stewards	**40**	**5**	**1**	**46**
% von 4	86,9	10,8	2,3	100,0
Köche	**27**	**8**	**4**	**39**
% von 4	69,2	20,5	10,3	100.0

Digitized by Google

Tab. 2. **Abgemusterte.**

	Schleswig-Holsteiner	Andere Deutsche	Ausländer	Insgesamt
	1	2	3	4
Matrosen u. s. w.	**157**	**143**	**65**	**365**
% von 4	43,0	39,2	17,8	100,0
Heizer.	**58**	**75**	**26**	**159**
% . . .	36,4	47,1	16,5	100,0
Trimmer	**14**	**9**	**4**	**27**
% von 4	51,8	33,3	14,9	100,0
Meßjungen	**31**	**9**	**1**	**41**
% von 4	75,6	21,9	2,5	100,0
Köche	**30**	**12**	**3**	**45**
% von 4	66,6	26,1	6,8	100,0

Aus Tab. 1 ist ersichtlich, daß unter den angemusterten Matrosen u. s. w., auch unter Trimmern und noch mehr unter Köchen erheblich über die Hälfte (60,3, 61,5, 69,2 %), unter den Heizern etwas weniger als die Hälfte (48,8 %) einheimisch, d. h. geborene Schleswig-Holsteiner sind. Unter diesen sind die geborenen Flensburger sehr zahlreich, dann sind auch die Orte der Nebenhäfen, als Schleswig, Apenrade, Sonderburg, Ekersund, Maasholm, Hadersleben vertreten; das Binnenland sehr wenig, auch bei den Heizern. Die Meßjungen sind fast ausschließlich aus dem Herzogtum Schleswig, und zwar meist aus Flensburg und Umgegend selbst, sonst aus anderen Städten, wenige vom Lande gebürtig. Das Verhältnis der „anderen Deutschen" ist bei den Heizern bei weitem am stärksten (38,7 gegen 25,6, 22,7, 20,5 % bei Trimmern, Matrosen und Köchen). Die Zugewanderten stammen meist von der mecklenburgischen, pommerschen und preußischen Küste (Memeler sind ziemlich häufig), doch begegnen auch solche aus Naumburg, Halle a./S., Chemnitz, Braunschweig, Berlin; diese Binnenländer machen aber nur einen geringen Bruchteil aus. Die Ausländer sind meist Dänen, einige Schweden, Finnen, Holländer. Die drei letzteren Nationen treten bei den Abgemusterten stärker hervor. Überhaupt sind die Ausländer hier, außer bei den Köchen, etwas stärker vertreten, am meisten unter den Heizern (16,5 gegen 12,5 %), viel stärker tritt aber hier der Unterschied der anderen Deutschen gegenüber den Schleswig-Holsteinern in allen Kategorien hervor (39,2, 47,1, 33,3, 21,9, 26,6 gegen 22,1, 38,7, 25,6, 10,8, 20,5 %). Die Schleswig-Holsteiner sind in der Küstenfahrt noch ein wenig

Digitized by Google

stärker vertreten als sonst. Als d Lebensalter der angemusterten Seeleute fand ich[1]:

von	230	(Voll-)Matrosen	27—28 Jahre,
=	58	Leichtmatrosen	20 =
=	18	„Jungmannen“	19 =
=	32	Jungen	18 =

Ausländer sind unter den Jungen nur 3, unter den Jungmannen nur 1, dagegen unter den Leichtmatrosen 11, unter den Vollmatrosen 28. Das d Alter weicht bei den letzteren fast garnicht ab, bei den Leichtmatrosen beträgt es aber 24 Jahre, ist also um 4 Jahre höher; auch die 3 Jungen sind mit d 19, der 1 Jungmann mit 20 Jahren oberhalb des Durchschnittes ihrer Gruppe. Dies dürfte darauf schließen lassen, daß die Anwerbung ausländischer Arbeitskräfte, auch wenn für die gleiche Charge die tarifierte Zahlung geschieht — was nicht immer der Fall ist — doch mit der Annahme wohlfeilerer Arbeitskräfte oft sich deckt, indem solche zufrieden sind, unter dem Namen und mit der Heuer des Leichtmatrosen angemustert zu werden, wenn sie nach Alter und Fahrzeit Anspruch hätten, als Vollmatrosen zu gelten. Auch der hohe Prozentsatz von Ausländern gerade unter Leichtmatrosen (20 % unter 12 % unter Vollmatrosen) deutet darauf. — Bei 39 Köchen ergab sich ein d Alter von 35 Jahren, hier waren die 3 Ausländer etwas jünger (d 33). Auch 15 ausländische Heizer waren mit d 25—26 Jahren etwas jünger als die Gesamtheit von 128 mit d 27. Dagegen ausländische Trimmer (3) wieder etwas älter (d 25) als die Gesamtheit (30) mit d Alter von 24 Jahren. Die 45 Meßjungen haben ein d Alter von 17 Jahren. Bei den Abgemusterten sind die Verhältnisse ähnlich; allerdings übertrifft hier das d Alter der ausländischen Leichtmatrosen mit 21 Jahren das allgemeine von 20 nur um 1 Jahr. Es sind aber auch unter 83 19 = 23 %, unter den 249 Vollmatrosen 34 = 13,5 %. Es ist wohl begreiflich, daß die Ausländer von ihren Kollegen an Bord nicht immer gern gesehen werden. Zwar mit Dänen und besonders mit Holländern verständigt man sich leicht; immer aber hält man, nicht ohne Grund, es für gefährlich, wenn die deutsche Sprache gar nicht oder doch nur in mangelhafter Weise verstanden wird: in schwieriger Lage und aufgeregtem Zustande wird selbst bei Geübten das Verständnis versagen; die Verwirrung wird durch das Sprachgemenge und durch Miß-

[1] Die Auszählungen hat Herr Stud. Bramstedt für mich gemacht, nachdem Herr Kanzlist Johannsen in Flensburg die Auszüge aus den Musterrollen zusammengestellt hatte. d = durchschnittlich.

Digitized by Google

verständnisse vielleicht in verhängnisvoller Weise gesteigert werden. Der FRC enthielt auch die Frage (IV): wie viele Ausländer an Bord, ob sie der deutschen Sprache mächtig und von gehöriger seemännischer Ausbildung seien. Von 12 Schiffen wurden 28 Mann als des Deutschen nicht mächtig oder nur etwas Deutsch sprechend oder im Deutschen sehr schwach, gemeldet; außerdem 24 als des Deutschen mächtig oder doch „ziemlich gut", von 10 (zum Teil denselben Schiffen), und von diesen sind 5 als Dänen, 11 als Holländer bezeichnet; bei den Holländern wird wohl hinzugefügt: „verstehen Plattdeutsch". — Die seemänische Ausbildung der Ausländer wird in nicht wenigen Fällen bemängelt oder geleugnet; und es ist wahrscheinlich genug, daß unter ihnen oft Leute sind, die aus anderen Berufen hinausgeworfen wurden. Eine Ermittlung über das Vorleben dieser und der Leute überhaupt würde sicherlich recht charakteristische Ergebnisse, namentlich für den Verfall des Handwerks in kleinen Städten, ans Licht fördern; ich bin nicht in der Lage gewesen, solche Ermittlungen anzustellen. — Die Kriegsmarine hat namentlich für den Bruchteil der einheimischen Heizer besondere Bedeutung, die eine gewisse Fahrzeit auf Kauffahrteischiffen haben wollen, um dann als Dreijährig-Freiwillige in die Marine einzutreten, und die dabei sich Rechnung auf Avancement im Maschinenfach machen. — Viele harren überhaupt nur kurze Zeit in der Handelsmarine aus, sowohl Matrosen als Heizer. Meistens werden die Ausscheidenden in Flensburg Werftarbeiter, nicht wenige aber auch Hafenarbeiter; einige finden auch als Maschinenheizer an Land Verwendung. Länger als bis zum 50. Jahre wird selten ein Schiffsmann der unteren Chargen fahren. Eine Ausnahme ist es auch, daß der Dampfermatrose noch seine Segelschiff-Fahrzeit erwirbt und zum Steuermann avanciert. Als dauernde Lebensstellung wird aber auch der Beruf des Steuermanns auf Flensburger Schiffen nicht geschätzt. Wenn es nicht gelingt, die Stufe zum Kapitän zu erklimmen, so wird auch der Steuermann bald der Schiffahrt Valet sagen. Viele werden „Takler" auf der Werft, d. h. sie bedienen die Takelage einlaufender oder in Dock gegebener Schiffe und haben als solche ein ziemlich gutes Einkommen. Auch die Maschinisten suchen, wenn sie etwa 45 Jahre alt geworden sind, Stellungen an Land. — Desertionen kommen nur in geringer Zahl (jährlich 5—7) zur Kenntnis des Seemannsamtes; in Wirklichkeit kommen sie viel öfter vor; die häufigen Nachmusterungen in fremden Häfen geben auch Zeugnis davon (Ziffern dafür habe ich nicht gewinnen können). Vermehrung der Arbeitslast für die ohnehin schwache Besatzung ist eine häufige Folge, da es nicht immer gelingt, auch wohl zuweilen an der ernstlichen Bemühung des Kapitäns fehlen mag, sogleich Ersatz zu bekommen. Der Ersatz besteht

Digitized by Google

oft genug in mittelmäßigen Ausländern, die ebenso nichts im Auge haben, als ihr Vaterland zu verlassen und „überzugehen".

Die in chinesischer Küstenfahrt tätigen Flensburger Schiffe haben zum größten Teil chinesische Mannschaft an Bord und beschränken sich, wie es scheint, immer mehr darauf. Die Reedereien geben als Grund dafür an, daß einheimische Leute das Klima dort nicht vertragen. Es versteht sich, daß den wirklichen Grund die Billigkeit der chinesischen und malayischen Arbeitskraft darstellt. Es ist nicht einzusehen, warum die einheimischen Offiziere (derer man nicht entraten kann) das Klima besser vertragen sollten als die Mannschaft. — Ein Beruf des unteren Maschinenpersonals ist nicht vorhanden. Es gibt aber einige, die als Heizer alt werden, oder auch das vierte Patent des Maschinisten erwerben und dann an Bord der Föhrdedampfer die Stelle des Maschinisten versehen, der in vielen Fällen die Heizung gleichzeitig versehen muß. — Von einem Selbstmord, der auf Mißhandlungen zurückzuführen war, ist sub H die Rede gewesen. In einem anderen neueren Fall, wo ein Kuli über Bord eines Flensburger Dampfers sprang, war es zweifellos, daß der Mann im Fieberdelirium gewesen ist (nach den von mir eingesehenen Akten des k. Seeamtes). — Daß ausländische, namentlich amerikanische, Heuerbasen Desertionen veranlassen und die Deserteure dann von sich abhängig zu machen wissen, ist befahrenen Leuten wohl bekannt. Bestimmte einzelne Fälle dieser Art sind mir nicht mitgeteilt worden.

M. Die **Veränderungen** in der Lage der Flensburger Seeleute sind durchaus bedingt durch das Aufhören der Segelschiffahrt von diesem Hafen aus. Die alte Handelsreederei von Flensburg, die im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts ihre glänzende Zeit hatte und vorzugsweise nach Dänemark und den dänischen Kolonien (Westindien) ging, hatte schon durch die Kriegszeit 1848—51 und dann in entscheidender Weise durch die politische Trennung von Dänemark stark gelitten. Flensburg besaß noch 1861 112 Segelschiffe mit 10301 R.-T., 1871 nur noch 47 mit 4813, daneben an Dampfschiffen 7 mit 2255. Im Jahre 1891 finden wir die Seglerflotte auf 10 mit 1870 R.-T. zurückgegangen, die Dampfer auf 52 mit 30533 angewachsen. Heute sind die Segler so gut wie verschwunden, die Dampfer sind auf die früher angegebene Höhe gewachsen. Von Anfang an sind nur eiserne Dampfschiffe gebaut worden, neuerdings fast nur stählerne. Die Handelsreederei ist völlig in Frachtfahrt übergegangen. — Die augenfälligste Veränderung in dem Zustande der Schiffsarbeit besteht nun darin, daß eine Kategorie von Arbeitern an Bord gekommen ist, die im eigentlichen Sinne nicht seemännisch ist, das Maschinenpersonal. Wahl-

Digitized by Google

meinende (S) urteilen, das Zusammenleben der Matrosen mit dem niederen Maschinenpersonal der Dampfer, auf engem Raume, habe auf jene demoralisierend gewirkt und einen sozialistischen Zug hineingebracht, der bei dem früher mehr patriarchalischem Leben an Bord unbekannt war. Tiefer geht die Veränderung in der Arbeit der Matrosen selbst. Die eigentliche Seemannsarbeit tritt völlig zurück gegen allgemeine Arbeit, namentlich Deckwaschen und den Gebrauch des Farbentopfes, wozu in dem Hafen noch der Dienst an den Winschen, das Auf- und Abbringen der Lösch- und Ladegeschirre u. s. w. kommt. Es bleibt hauptsächlich die Tätigkeit am Steuerrade (dem „Ruder") und der Ausguck, zu beidem gehört Aufmerksamkeit und einige Übung. Das „Handwerk", als Mastenaufrichten, Taue splissen und knoten, ist ziemlich selten in Gebrauch. Dabei versagt dann der Dampfermatrose. Der 2. Steuermann muß häufig einspringen, um die einfachste derartige Arbeit fertig zu bringen. Ältere Matrosen, die auch lange auf Segelschiffen gefahren haben, beklagen diesen Verfall der Kunst ebenso sehr (auch solche, die mit Leib und Seele in der Arbeiterbewegung stehen), ja bitterer, als die (M) und (S). Jene haben zumeist ein starkes Mißfallen am Dampfschiffbetrieb, auch wenn sie anerkennen, daß Kost- und Logisverhältnisse erheblich besser, die Arbeit teilweise viel leichter sei; einige meinen aber, die Häuser oder Roofs auf den größeren Seglern seien, auch wenn sehr eng, bei weitem wohnlicher und angenehmer gewesen. Überhaupt war das Leben behaglicher und heiterer. Was sie an dem Dampfschiffsleben mit Widerwillen erfüllt, ist vor allem zweierlei: 1. die Schmutzarbeit — zumal auf Kohlendampfern —, 2. die Hast. Beides wird wohl zusammengefaßt als die „Schweinerei in den Häfen", womit die raschen Rundreisen in Nord- und Ostsee, bei denen eben alles mit Dampf geht, gemeint sind. Es bleibe eben für nichts Zeit, namentlich auch nicht für das Rein- und unter frischem Anstrich-Halten der Logis. Auch für ordentliche Unterweisung bleibe die Zeit nicht übrig; sie würde den Steuerleuten obliegen, die selber oft am meisten überbürdet seien. Die Hetzerei führe oft zu Unfällen; sie mache Leiter und Leute „nervös". Die Ausbildung des Deckpersonals auf Segelschiffen wird namentlich auch deshalb, weil der Dampfermatrose in der Gefahr leicht so hilflos sei wie ein Passagier, da auch seine Bootskundigkeit oft nur mangelhaft sei, allgemein noch für notwendig gehalten, geschieht aber nur noch in verschwindendem Maße. Mangel an tüchtigen gelernten Seeleuten ist also in offenbarer Weise vorhanden. In der Praxis begnügt man sich aber zum guten Teil mit minder tüchtigen. Die Schiffsjungenschulschiffe werden schon nötig, um der erforderlichen Zahl von Steuerleuten und Kapitänen die unerläßliche Ausbildung zu geben.

Digitized by Google

Der Flensburger Reederverein ist neuerdings dem unter Protektorat des Großherzogs von Oldenburg stehenden Schulschiffverein beigetreten. — Ein großer Teil der Matrosenarbeit könnte und kann ohne Zweifel durch ungelernte Arbeiter getan werden. Um so mehr würde sich aber das Vorhandensein auch eigentlicher, auf Segelschiffen technisch ausgebildeter Matrosen als dringend erforderlich erweisen. — Eine weitere Verdrängung der gelernten durch ungelernte Arbeit findet noch insofern statt, als auch tüchtige Heizer oft knapp sind und mit unbefahrenen fürlieb genommen wird. Dies bedeutet dann oft Mehrarbeit für die übrigen. Ungeschickte Heizer häufen das Feuer in der Mitte, wo dann die Kohlen in dicken Klumpen zusammenliegen; der Nachfolger hat dann vermehrte Mühe, das Feuer „rein" zu halten, was nur geschehen kann, indem die Kohlen zerstreut und flach gehalten werden. — Auch auf das Domizil der Seeleute hat die Umwälzung sichtlich gewirkt. Insoweit als auch der Dampferbetrieb im Winter sistiert — wie zum Teil die direkten Linien —, gibt es auch hier noch Matrosen, die auf dem Lande wohnen und sich als Söhne oder Gatten an Fischerei und landwirtschaftlicher Arbeit beteiligen, soweit solche im Winter sich tun läßt. Einzelne kehren auch durch Erwerb einer kleinen Yacht oder Tjalk zur Segelschiffahrt zurück. — Alte Schiffe werden meistens rasch durch Verkauf abgestoßen; so daß die durchgängige Seetüchtigkeit der Flensburger Dampfer ohne Zweifel hoch steht. Wir fanden dies in der Antwort des FRC anerkannt. Auch der FRL enthielt eine Frage: „In welchem Zustande befindet sich das Schiff?" Sie ist 20 Mal mit „gut", 1 Mal ziemlich, 1 Mal einigermaßen gut, 1 Mal garnicht, 2 Mal mit Fragezeichen beantwortet; 1 Mal findet sich der Zusatz: „aber Logis!", 1 Mal: „aber die Stange des Fockmastes verrottet". 1 Mal heißt es kurz: 20 Jahre alt, 1 Mal: „soll im Winter in Dock", 1 mal: Kessel leck, Schornstein mit Zement gedichtet. Nur 1 Mal heißt es schlechthin „nicht besonders".

Die Frage der **Tiefladelinie** ist, wie auch (U) anerkennen, eine „sehr schwierige". Bekanntlich werden Erhebungen von der Seeberufsgenossenschaft in Verbindung mit dem Germanischen Loyd angestellt[1]. Einer allgemeinen gesetzlichen Vorschrift über das „Freibord" sind in Flensburg auch die Kapitäne wenig geneigt; sie und auch andere (S) behaupten, jedes Schiff sei ein Individuum und müsse für sich beurteilt werden, es sei ein großer Unterschied, ob homogene Ladung oder nicht, überhaupt die Art der Ladung müsse bestimmend sein. Andere weisen auf den Unterschied im Bau der

[1] Es verlautet eben jetzt (Juni 1903), daß die Vorschrift einer Marke beschlossen worden ist. Offenbar wollte man der gesetzlichen Bestimmung zuvorkommen.

Digitized by Google

englischen Schiffe hin, die auch bei größerem Freibord eine stärkere Beladung gestatte und, wenn das Schiff bis zur gesetzlichen Linie beladen sei, doch eine bedeutende Gefahr mit sich bringe. Daß aber auch auf Flensburger Schiffen Überstauungen nicht selten vorkommen, wagt wohl kein Unbefangener und Kundiger in Abrede zu stellen. Namentlich wird von (S) auf die „kolossal hohen" Deckslasten hingewiesen (fast immer Holz), die auch den Gegenstand ständiger Beschwerden der Seeleute selber bilden. Sowohl der FRL als der FRC hat sich darauf bezogen. Jener stellte die Frage exakt in zwiefacher Richtung: Wie hoch befand sich die eventuell geladene Deckslast 1. vom Deck aus gemessen, 2. von der Reeling (der Schutzwand im Mittschiff) aus gemessen? Von den Antworten lautet nur eine „nie gehabt", die übrigen geben Maße, teils in Metern, teils in Fuß an. Die Angaben tun zur Genüge dar, daß sehr hohe Deckslasten nicht selten sind, z. B. 20 Fuß vom Deck, 16 Fuß über der Reeling, auf einem Schiff von 790 R.-T., 18 und 12 auf einem größeren, viele, die diesen Maßen nahe kommen. Das FRC wiederholt die Frage (X 11) und frägt auch nach Art der Deckslast; fügt dann die Frage hinzu: „War die Reeling resp. Notreeling den Verhältnissen entsprechend und wurden Strecktaue gezogen?" Auch hier begegnen Höhen von 12—14, 14—16 Fuß mehrmals; meist sind es Bretter, zuweilen Planken oder runde glatte Balken. Die Frage nach der Sicherung wird 18 Mal und zwar 2 Mal dahin beantwortet, daß die Notreeling ungenügend oder mangelhaft war, in allen übrigen Fällen wird sie als genügend, gut, vorschriftsmäßig angegeben, auch die Frage nach den Strecktauen wird meistens bejaht. Bei schwerem Wetter nützt aber die Notreeling wenig, das Schiff bekommt, wenn die Ladung sich verschiebt, „Schlagseite", d. h. Übergewicht nach einer Seite, was eine gefährliche Situation bedeutet. Der FRC stellt auch die Frage (XVIII), ob das Schiff mitunter Schlagseite hatte, ob die Ladung überging, und woran lag das? Die Frage wird 20 Mal beantwortet und zwar 13 Mal mit „Nein", 7 Mal bejahend, z. B. 1 Mal „oft Schlagseite durch das Übergehen der Deckslast", 1 Mal „fortwährende Steuerbordschlagseite", die beiden letzteren von Schiffen, über die sonst vorzugsweise Gutes ausgesagt wird, was die Glaubwürdigkeit erhöht. Bei schönem Sommerwetter — und nur um Sommer- und Herbstreisen handelt es sich hier — ist die Gefahr wohl gering; es kommen aber schon im Hochsommer schwere Stürme vor, die ein so überladenes Schiff für die Besatzung sehr ungemütlich machen. — Die Photographie eines überladenen Flensburger Dampfers (Deckslast 3,48 m hoch), der von Schweden nach Spanien ging, ist 1901 dem Reichstag vorgelegt worden. Ein G von 1895 richtet sich gegen einen kleinen Föhrde-

Digitized by Google

dampfer, der mit Holz nach Hamburg ging und voll Waſſer lief; im Erkenntnis heißt es, es müſſe auf mehr Freibord gehalten werden. Der Schiffer erklärte dem Seeamt, daß er in ſeinem Schiffe nur bei gutem Wetter riskieren könne über See zu gehen, da andernfalls die Fahrt auf dem Schiffe eine ſehr gefährliche ſei. Die Beladung ſei ſtets in gleicher Weiſe erfolgt.

Die verhältnismäßige **Bemannung** kann bekanntlich auf Dampfſchiffen eine weit geringere als auf Segelſchiffen ſein und kann im Verhältnis zur Größe bei Ausdehnung maſchineller Vorrichtungen auf den Decks beträchtlich ſinken. Der hauptſächliche Beweggrund für die Vergrößerung der Frachtdampfer iſt die Abſicht, an Beſatzung zu ſparen. Dies geſchieht dann auch ſo, daß die Bemannung für glatte Fahrt eben ausreicht, für ſchwierige Lagen aber nicht ausreicht. Regelmäßige Unterbemannung iſt die Charakteriſtik, die man nach unbefangener Prüfung, auch den Flensburger Schiffen, namentlich denen, die über 1000 R.-T. netto faſſen, angedeihen laſſen muß. Alle anderen Übelſtände hängen teils mit dieſem zuſammen, teils ſind ſie verglichen mit dieſem an Bedeutung gering oder vorübergehender Natur oder ſind doch nicht mit den weſentlichen Prinzipien des Betriebes verknüpft, wie es mit dieſem der Fall iſt. Die Konkurrenz iſt hier maßgebend, nach dem Urteil der Reeder zwingend. Wird aber auf die Dauer das Wohl der Menſchen den Intereſſen des Geſchäftes aufgeopfert werden dürfen?

Ohne Ausnahme fahren in jedem Flensburger Dampfſchiff außer dem Kapitän 2 Steuerleute und 2 Maſchiniſten; neben den Maſchiniſten oft noch 1 Aſſiſtent, zuweilen deren 2. Auf den 29 Schiffen, die den FRL beantworteten, waren 15 Mal 1, 2 Mal 2 Aſſiſtenten, ferner iſt immer 1 Koch vorhanden, dem ein Meßjunge, der zugleich als Steward dient, zur Seite ſteht, zuweilen aber ein erwachſener Steward. Bleibt das Decks- und Maſchinenperſonal. Das Maſchinenperſonal iſt öfters ſchwach, indem kleinere, aber nicht ſelten auch ziemlich große Schiffe ſich mit 2 Heizern nicht nur für die Küſtenfahrt — wo zuweilen ein einziger Mann als Maſchiniſt und Heizer zugleich dienen muß — ſondern auch für Nord- und Oſtſeefahrt begnügen wollen; dieſe haben dann je 16 Stunden hintereinander Dienſt und im ganzen 12 Stunden täglich. Es herrſcht allgemein die Anſicht, und liegt wohl auf der Hand, daß dies eine ſchlimme Überanſtrengung bedeutet. Dieſe ſchwere, erſchöpfende Arbeit erfordert längere Pauſen und darf innerhalb 24 Stunden nicht mehr als 8 erfüllen. Oft muß der Maſchiniſten-Aſſiſtent als Heizer aushelfen. — Schlimmer aber und häufiger iſt die ungenügende Bemannung mit Deckperſonal, und eben an dieſem wird mit

Digitized by Google

dem größten Erfolge gespart. Teils direkt durch zu geringe Besatzung der Wachen, teils indirekt durch Anheuerung qualitativ ungenügender Mannschaft, namentlich junger Leute, die als 'Jungmann' oder 'Leichtmatrose' eine geringere Heuer beziehen. Einzelne schwere Fälle dieser Art wurden im Herbst 1900 aus Flensburg berichtet. Ein Schiff von 884,46 R.-T. war mit nur 1 Matrosen, 4 Leichtmatrosen und Jungen bemannt; ein anderes von 796,48 R.-T. war mit 1 Matrosen nebst 3 oder 4 Jungen bemannt[1]! Solche Fälle sind zwar selten, darum aber nicht weniger der schärfsten Rüge ausgesetzt. Als Grund war angegeben worden, daß „keine Matrosen zu haben waren" und das mag in diesen Fällen die wahre Ursache gewesen sein; man wird sich bemüht haben, in einem anderen Hafen Ergänzung oder Ersatz zu bekommen. In der Regel wird man *mindestens* 3 Vollmatrosen auf jedem Dampfschiff finden, und diese Zahl ist sehr gering, sie gestattet nicht, daß auf jeder Wache 2 Vollmatrosen vorhanden sind, und wenn auch bei klarem Wetter ein Leichtmatrose oder Jungmann den „Ausguck" hinlänglich versehen kann, so muß doch eben auf schlechtes Wetter fortwährend gerechnet werden. Dazu kommt, sobald man in niedriges Fahrwasser läuft, die Notwendigkeit des „Lotens" (Ermittelung der Wassertiefe). Die Rüge, daß es daran gefehlt habe, kehrt regelmäßig in den Seeamtserkenntnissen über Strandungen wieder. So auch in 3 neueren Erkenntnissen gegen Flensburger Schiffe; in dem einen heißt es, der Steuermann habe die Strandung dadurch verschuldet, daß er es unterlassen habe, seinen Schiffsweg durch Lotungen festzustellen; in beiden anderen: „die Strandung hätte vermieden werden können, wenn der Schiffer zur rechten Zeit seinen Schiffsort durch Lotungen gehörig kontrolliert hätte" (Entscheidungen XIV. S. 161, 148, 574). Auf größeren Schiffen sind nun zwar regelmäßig 4—6 Vollmatrosen vorhanden, aber auch diese Zahlen ergeben oft für die vielfachen Extraarbeiten, die durch schlechtes Wetter notwendig werden, durchaus ungenügende Deckswachen, zumal, wenn ein Teil der Decksmannschaft in „Tagelohn" genommen wird, was keineswegs selten der Fall ist und zur Bewältigung der Arbeiten nötig genug sein mag. Von den 29 Schiffen des FRL finde ich die Stärke der Besatzung im ganzen und im einzelnen angegeben. Hier ergibt sich ein Durchschnitt von 176,50 R.-T. auf jeden Vollmatrosen; in den 9 Fällen, wo nur 3 oder weniger Vollmatrosen vorhanden sind, ist dieser Durchschnitt 6 *Mal* übertroffen, unter diesen 6 ist 1 Schiff von annähernd 800, 3 haben ca. 600 R.-T. 540, 1 nur 332 — hier ist aber auch nur ein einziger Vollmatrose. In den 20 Fällen, wo mehr als 3 Vollmatrosen vorhanden waren,

[1] Z.S. 1. November 1900. Vgl. „Ein Notschrei" S. 119.

Digitized by Google

ist dagegen der Durchschnitt nur 9 Mal übertroffen, und von diesen 9 Schiffen sind 5 von 700—1000, 4 von über 1000 R.-T. Freilich waren auf jenen 5 Schiffen der ersten Gruppe allemal neben den (oder dem) Vollmatrosen noch 2 Leichtmatrosen gemustert, was auf den 9 Schiffen der 2. Kategorie nur 1 Mal der Fall war, sonst 5 Mal 1 Leichtmatrose; so daß in den 3 übrigen Fällen die überlasteten Vollmatrosen nicht einmal einen Leichtmatrosen, sondern höchstens 1 Jungen oder 1 Trimmer zur Hilfe hatten (oft müssen die Matrosen auch das Kohlentrimmen besorgen, was ihnen nicht gerade willkommen ist, sie sagen dann wohl: „wir haben nicht als Trimmer gemustert").

Die Gesamtbemannung mit Einschluß des Kapitäns war in 5 Fällen weniger als 16 Köpfe, sie betreffen 3 Mal Schiffe von unter 400 R.-T., und hier war die Anzahl nur 12, 13, 14 Köpfe; 2 Mal Schiffe von über 500 R.-T. mit 15 Köpfen. Am häufigsten, nämlich 14 Mal auf die 29, werden 16 Köpfe gezählt, und zwar 7 Mal auf Schiffen von 5—600 R.-T. — für diesen Typus scheint die Besatzung der Zahl nach einigermaßen normal zu sein, — 2 Mal auf solchen von etwas über 600 R.-T., von den übrigen 6 aber haben 2 über 700, 1 über 800, 1 über 1300 R.-T. netto Raumgehalt! Im Gesamtdurchschnitt der 29 Fälle kommen auf den Mann 44,37 R.-T., dieser Durchschnitt wird 13 Mal übertroffen, und bei diesen 13 zeigt sich die Steigerung der auf den Mann kommenden Raummenge wie folgt:

Netto-Raumgehalt in R.-T.	Es kommen auf 1 Mann der Besatzung R.-T.
7—800 : 4 Schiffe	45
	45
	46,8
	49
8—900 : 2 Schiffe	50
	51
900—1000 : 3 Schiffe	53
	53
	56
1000—1100 : 1 Schiff	56
1100—1200 : 1 „	58
1200—1300 : 1 „	69
1300—1400 : 1 „	81,9

Die Steigerung geht parallel mit der Vergrößerung der Schiffe; aber die größten Sprünge liegen in den beiden Fällen, wo der Raumgehalt über

Digitized by Google

1200 R.-T. netto gestiegen ist, vor. Vor etwa 18 Jahren erklärte eine Seeamtsentscheidung bei einem Raum von über 900 R.-T. eine Bemannung von 19 Köpfen für „sehr flau". Heute würden die Seeämter vielleicht eine etwas höhere Grenze setzen. Es scheint aber, daß auf diesen Frachtdampfern eine größere Zahl überhaupt selten ist; daß wenigstens Schiffe von über 1200 R.-T. ganz gewöhnlich auch mit nur 19 Köpfen fahren. An Reserve in Erkrankungsfällen usw. fehlt es bei der schwachen Bemannung gänzlich. — Ein (S), der sonst das Verhalten der Reedereien in sehr günstiges, das der Arbeiter in sehr ungünstiges Licht stellt, meint, daß die Besatzung für gewöhnlich ausreiche, da die schweren Arbeiten mit Dampfkraft ausgeführt werden; in besonderen Fällen, bei Nebel usw., werde zuweilen ein Mangel fühlbar, um den Ausguck und das dann öfters notwendig werdende Loten auszuführen. Andere drücken sich sehr viel schärfer und allgemeiner aus[1]. — Die Frage, ob sich der Dienst der unteren Offiziere dem der Mannschaft nähere, ist eben wegen der schwachen Bemannung sehr oft zu bejahen.

Versuche mit Ölfeuerung sind auf Flensburger Schiffen bisher nicht gemacht worden.

N. Die gewerkschaftliche **Organisation** der Seeleute befindet sich in Flensburg in einem verhältnismäßig blühenden Zustande. Sie wurde ins Leben gerufen unter dem Einflusse des Hamburger Streiks von 1896/97; die Heuer der Matrosen und Heizer betrug damals nur 45 Mk.,

[1] Auf den Flensburger Kapitänen und Steuerleuten lastet beständig die Gefahr der Patententziehung. Es ist berechnet worden, daß in den Jahren 1894/99 von sämtlichen in Flensburg verhandelten Seeunfällen ca. 10 % dem Reichskommissar Veranlassung gegeben haben, dahin zielende Anträge zu stellen, während dies in Hamburg kaum bei ½ %, bei anderen Seeämtern noch weniger vorkam. Seit Jahren herrscht in den Familien dieser Leute eine tiefe Erregung darüber. Der Reichskommissar ist ein z. T. gestellter höherer Marineoffizier. Man meint nun, ein solcher könne sich nur schwer in die Lage des Führers eines Kauffahrteischiffes hineinversetzen: denn „während letzterer häufig mit schlecht disziplinierter, arbeitsunlustiger, teilweise kaum arbeitsfähiger und der Zahl nach nur notdürftig ausreichender Mannschaft sein Schiff zu führen hat, ist der Marineoffizier an zahlreiche, gut disziplinierte und im höchsten Grade arbeitsfähige Mannschaft gewöhnt, und macht daher nicht selten übermäßige Ansprüche an die Manöverierfähigkeit eines Schiffes und an die Aktionsfähigkeit der Schiffsoffiziere". (Navigationslehrer Th. Lüning in Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift 1901 S. 329.) Der Reichskommissar hat ohne Zweifel Recht, hohe Ansprüche in dieser Hinsicht zu stellen. Die Schuld an den Unfällen wird aber in den meisten Fällen nicht an der Qualität der Kapitäne und Steuerleute, sondern in der Unterbemannung zu suchen sein; wenn also persönliche Schuld Personen zu geben ist, so muß sie auf die Reeder, und nicht auf ihre Angestellten geworfen werden!

Digitized by Google

und es gelang, durch eine kurze Arbeitseinstellung eine Erhöhung auf 50 Mk. durchzusetzen. Im Jahre 1898 schloß sich der Lokalverein alsbald dem neubegründeten Zentralverbande der Seeleute an. Im August dieses Jahres kam es, nachdem mehrere Monate lang verhandelt worden, abermals zu einem kurzen Lohnkampf, der wiederum einen für die Mannschaft günstigen Ausgang nahm: die vorhin genannten Lohnsätze wurden um fernere 5 Mk., diejenigen der übrigen Chargen in entsprechender Weise verbessert. Vorzüglich wichtig war aber die Erhöhung des Überstundenlohnes von 30 auf 40 Pf.

Auch das folgende Jahr (1899) brachte einen bemerkenswerten Erfolg. Der Angriff richtete sich gegen die Willkür in den Musterungsbedingungen. Von dem Rechte, das die alte Seemannsordnung gab, diese ihrem hauptsächlichen Inhalte nach durch „freie Vereinbarung" festzusetzen, war regelmäßig in einer Richtung Gebrauch gemacht worden, gegen die der unorganisierte Seemann nichts vermocht hatte; er mußte sich den ihm gestellten Bedingungen unterwerfen. Begründet war nun das Verlangen, einheitliche und durchweg bessere Bedingungen zu erreichen, wenn auch gleichzeitig die Aussicht auf allgemeine gesetzliche Regelung bestand, wie sie durch die neue Seemannsordnung seitdem geschehen ist. Es kam hierüber — und dies stellte an sich schon eine Errungenschaft dar — zu einer mündlichen Verhandlung zwischen den Flensburger Reedern einerseits, den Vertretern der Mitgliedschaft andererseits, am 21. Juni 1899, die das Ergebnis hatte, daß die früher erwähnten Vereinbarungen über Berechnung der Heuer, über Nachtwachen, über Ansprüche auf ersparte Heuern, über Kündigungsfristen u. s. w. getroffen wurden. Diese Erfolge und die fortdauernde glänzende Konjunktur ermutigten zu einer neuen Lohnbewegung im Frühjahr 1900. Um diese Zeit hatte sich als Gegenorganisation der „Reederverein für den Bezirk der Handelskammer Flensburg" gebildet. Diesem wurden die neuen Lohnforderungen vorgelegt, zunächst ohne weiteren Erfolg als mehrfache Korrespondenz, Besprechungen, Ablehnungen. So kam es nochmals zu einem kurzen Ausstande, der am 20. April proklamiert und „mit großer Bravour von der organisierten Seemannschaft Flensburgs durchgefochten wurde" [1]. Acht Tage später fand eine neue mündliche Ver-

[1] „Die Heuer- und Arbeitsverhältnisse auf Flensburger Schiffen" (Flugschrift) S. 6. Der Bericht „über die Tätigkeit des Reeder-Vereins ... erstattet in der G.-V. vom 16. März 1901", tut dieses Ausstandes keine Erwähnung, sondern gibt — offenbar als Grund der Verzögerung — an, daß er sich zunächst bei den übrigen Reedereien der Ost- und Nordseehafenplätze über die Höhe der gezahlten Heuern und die die sonstigen Forderungen der Seeleute betreffenden Fragen „orientiert" habe.

Digitized by Google

handlung statt, und hier „gelang es zum erstenmal, feste kontraktliche Abmachungen für die Dauer von zwei Jahren abzuschließen“ (den früher erwähnten Tarifvertrag). Der Reederverein erklärte, vom 15. Mai ab die Gagen für Matrosen und Heizer auf 60, für Leichtmatrosen und Trimmer auf 45 Mk „auf sämtlichen Flensburger Dampfern“ erhöhen zu wollen. Er verpflichtete sich, bis zum 1. Mai 1902 diese Heuer zu zahlen und in den Musterungsbedingungen, wie solche in Flensburg üblich seien, keine Veränderungen eintreten zu lassen. Dagegen verpflichtete sich der Seemannsverband — der auch durch den Vorsitzenden seiner Zentrale an den Verhandlungen teilnahm —, seinerseits bis zu dem genannten Tage weder mit einer weiteren Lohnforderung noch mit dem Verlangen sonstiger Veränderungen irgend welcher Art in den Musterungsbedingungen an die Flensburger Reeder heranzutreten. Es wurde ferner auch vereinbart, daß bei Heizern der Nachweis einer Fahrzeit von 6 Monaten gefordert werden und genügen, dagegen bei Leichtmatrosen eine solche von 24, bei Matrosen von 36 Monaten bedingt werden solle. Zu diesem wichtigen Vertrage brachte sodann das Jahr 1901 noch die Novelle, betreffend Überstunden und deren Berechnung (s. oben). Am 14. Mai 1902 wurden beide Abmachungen bis zum 31. Dezember 1902 verlängert. „Es wurden mehrere Schriftstücke mit dem Reederverein gewechselt, die dererseits eine prompte Erledigung fanden. Gleichfalls fanden mehrere mündliche Verhandlungen statt, in welchen auf beiden Seiten mit der größten Sachlichkeit über die schwebenden Fragen diskutiert wurde.“ (Rechenschaftsbericht des Seemannsverbandes in Deutschland, Mitgliedschaft Flensburg, für das Geschäftsjahr 1902. S. 11.)

Die Mitgliedschaft wuchs in den ersten Jahren ihres Bestehens rasch. So war der Bestand zu Ende des Jahres 1898 470, dagegen ult. 1899 791. Freilich darf nur auf weniger als die Hälfte als regelmäßige Beiträge zahlend gerechnet werden. Zu Ende 1901 wurden als solche „vollzahlenden aktiven Mitglieder“ 306, zu Ende 1902 301 gezählt. Die Krisenjahre haben den Bestand gefährdet, aber nicht erschüttert. Die Fluktuation, ohnehin immer stark, hat zugenommen. Im Jahre 1902 wurden 216 Mitglieder neu aufgenommen. Am Ende des Jahres gab es 920 „eingeschriebene“ Mitglieder, von denen 175 gestrichen wurden, weil sie über zwei Jahre lang mit ihren Beiträgen im Rückstande waren. Von diesen sind die meisten aus dem Gesichtskreise der Mitgliedschaft verschwunden: einige zahlen in anderen Häfen für die dortigen Mitgliedschaften, manche sind in andere Berufe übergegangen, andere fahren auf ausländischen Schiffen u. s. w. Die Mitgliedschaft rühmt sich aber, „über einen guten

Digitized by Google

Stamm alter Mitglieder zu verfügen, die ihren Verpflichtungen seit der Gründung der Organisation voll und ganz nachgekommen sind".

Der Vorsitzende der Mitgliedschaft ist acht Jahre lang als Koch auf Segel- und Dampfschiffen gefahren. Dem Vorstande gehören außer ihm sechs Personen an. Die Vorstandsmitglieder des Jahres 1902 waren sämtlich, bis auf einen der Revisoren, einen Hafenarbeiter, alte Matrosen, davon mehrere Familienväter. Da im Laufe des Jahres drei Personen ausschieden, werden drei andere gewählt, ebenfalls Matrosen. Die bei (M) und (S) zuversichtlich auftretende Ansicht, daß die Bewegung von den Feuerleuten ausgehe und getragen werde, die ja nicht eigentliche Seeleute und von ihrer Arbeit an Lande her „ausgepichte Sozialdemokraten" seien, wird durch diese Beobachtung nicht bestätigt. Es ist Grund, zu vermuten, daß auch unter den Mitgliedern die Matrosen stark überwiegen. Eine Auszählung hat bisher nicht stattgefunden. Nach einer Stichprobe, die ich nach dem Einnahmebuch des Vorschußnotenfonds vom 1. Quartal 1903 vorgenommen habe, kamen auf 49 Matrosen, 13 Leichtmatrosen, 4 Jungen nur 24 Heizer und 6 Trimmer. — Unter den Vorstandsmitgliedern sind mehrere, die noch als „Segelmacher" gefahren haben (und jetzt als solche an Land arbeiten); einer von diesen besitzt von seiner Fahrzeit wie von späterer Dienstzeit her die glänzendsten Zeugnisse, z. B.: „Diensttüchtigkeit sehr gut, Nüchternheit ohne Tadel, Betragen gut."

Von den Führern der Mitgliedschaft nehmen einige auch an der politischen Arbeiterbewegung als „Zielbewußte" teil. Jedoch wird man, außer gelegentlichen Hinweisungen in ihren Reden, nur geringe Spuren dieses Zusammenhanges im Leben der Mitgliedschaft selber wahrnehmen können. Am ehesten kann die Teilnahme an der Maifeier dafür gelten, wobei im Jahre 1901 „unser Zentralvorsitzender P. Müller die Festrede übernommen hatte und . . . den äußerst zahlreich Erschienenen in helltönenden Worten das Evangelium der „Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit" verkündete[1]. Übrigens habe ich in vielen Hunderten an den Vorsitzenden gerichteter Briefe, d. h. in den Korrespondenzen ganzer Jahre, soweit sie von Bord und von den Häfen aus nach Flensburg gingen, kaum eine andere Andeutung politischer Art gefunden, als daß einzelne Male das Verlangen laut wurde, die „Schleswig-holsteinische Volkszeitung", das sozialdemokratische Provinzialblatt, zu lesen; auch wird im Jahresberichte von 1900 erwähnt, daß „zwölf Kollegen" auf diese Zeitung abonniert seien. Im laufenden Jahre (1903) wird sich aus Anlaß der Wahl zum Reichs-

[1] Bericht für das Geschäftsjahr 1901 S. 11.

Digitized by Google

tage vermutlich etwas mehr politische Teilnahme zeigen, doch bleibt im allgemeinen der Seemann in dieser Hinsicht ziemlich indifferent; mehr noch, als es auch sonst der durchschnittliche Arbeiter ist. Übrigens ist unter den Führern der Mitgliedschaft vor einigen Jahren ein Mann tätig und beliebt gewesen, der sich als „Liberaler" bekannt und, wie es scheint, mit seinen Sympathien zu den Nationalsozialen gehalten hat. Er war Heizer und ist später Maschinist geworden.

Die allgemeinen Forderungen der organisierten Seemannschaft, wie sie von hier aus unterstützt werden, konzentrieren sich in dem Verlangen staatlicher Kontrolle des Schiffahrtbetriebes, namentlich in Bezug auf Seetüchtigkeit, Tiefgang und Bemannung. Bekanntlich hat der Reichstag eine Resolution angenommen, die sich diesem Verlangen anschließt. Außerdem bestehen, wie bekannt, noch unerledigte Wünsche in Bezug auf die Seemannsordnung, am lebhaftesten wohl das Verlangen nach Einsetzung von See-Schöffengerichten, deren Rechtsprechung als derjenigen der Gewerbegerichte gleichartig vorgestellt wird. Die lokalen Bestrebungen richten sich nach den jedesmal durch Briefe oder mündliche Mitteilungen vorliegenden Wünschen und Beschwerden, von denen dieser Bericht einige Proben gegeben hat, die das Leben an Bord nach verschiedenen Seiten hin illustrieren sollten. Außerdem erstrebt der Vorstand die Beseitigung der 1 %igen Abgabe für die oben genannte Stiftung oder aber Teilnahme an der Verwaltung dieses Instituts, und es scheint allerdings, daß es nur der Billigkeit entsprechen würde, diese Teilnahme in irgend einer Form zu gewähren. — Die übrigen Wünsche und Forderungen ergeben sich zum größten Teil aus den obigen Mitteilungen über die einzelnen Mißstände, wie sie empfunden und behauptet werden. Verbesserung der Logisverhältnisse wird auf mehreren Schiffen für notwendig gehalten, namentlich daß für gehörige Verkleidung und Schutz vor Nässe gesorgt werde. Bei Neubauten — so ist die Meinung — müsse das Heizerlogis Mittschiff, unweit der Maschine, gelegt werden, damit der Heizer, wenn er schweißtriefend aus dem Heizraume käme, nicht genötigt sei, sich der Kälte und dem Regen auszusetzen, um nur in seine Koje zu gelangen. — Die Einsetzung eines „Meßvorstandes" gilt als erwünscht, um gelegentlich legitimen Einfluß auf die Proviantverwaltung üben zu können. — Viel wichtiger und dringender ist aber das Verlangen nach einem Heuerbureau mit paritätischer Verwaltung. Im inneren Dienst wird Abschaffung der „Tagelöhnerei" verlangt; dies steht in engem Zusammenhang mit der Bemannungsfrage; ebenso die Verringerung der Decklasten mit der Beladungsfrage. Die Neigung und Meinung für Streiks ist auch hier bei einem erheblichen Teile der Mitglieder stärker als bei den

Digitized by Google

Leitern des Verbandes. Diese haben von Zeit zu Zeit einige Mühe, solche Neigungen einzudämmen. So hielten sie nach Ablauf des Tarifvertrages — im Frühjahr 1902 — für geboten, um dessen Verlängerung nicht zu gefährden, auf alle Neuforderungen und Abänderungsanträge zu verzichten. „Die Situation war eine sehr kritische, die Schiffahrt flau, der Stand der Frachten niedrig, die Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten Deutschlands keine geringe." Gleichwohl bedurfte es einer mit Nachdruck geführten Auseinandersetzung in einer kleinen Broschüre, die im Juli herausgegeben wurde — und der die zitierten Worte entnommen sind —, um die mit diesem negativen Erfolge unzufriedenen Elemente zu beschwichtigen.

Im Gewerkschaftskartell ist die Mitgliedschaft durch 2 Delegierte vertreten; der geleistete Beitrag betrug insgesamt im Jahre 1901 42 Mk. Die stattgehabten kleinen Ausstände, wovon oben die Rede war, verursachten nur geringe Kosten und erforderten keine Unterstützung von auswärts. — Die Reeder Flensburgs haben sich zu der Organisation überhaupt und ebenso, wie aus früher Mitgeteiltem hervorgeht, zu den Lohnbewegungen auf einen vernünftigen, geschäftsmäßigen Standpunkt, den der gegebenen Tatsachen und Machtverhältnisse, gestellt; wie wir sehen, mit bis dahin für beide Teile günstigem Erfolge. Wie überall zwischen Unternehmern und Arbeitern, die sozial weit voneinander abstehen, ist ohne Zweifel gegenseitiges Mißtrauen vorhanden. Jedoch ist dies Mißtrauen, soweit meine Beobachtung reicht, stärker auf seiten der Reeder als auf seiten der Seeleute; diese sind, wenn auch in ihren Versammlungen von Profitwut und Rücksichtslosigkeit, ja, von Brutalität der Reeder gesprochen wird, privatim doch im allgemeinen geneigt, an deren guten Willen, ihnen „ihr Recht" zukommen zu lassen, soweit es das Geschäft zulasse, zu glauben. — Das Verständnis für den Sinn und die Berechtigung der Arbeiterorganisation ist begreiflicherweise geringer bei den Vorgesetzten der Arbeiter, soweit diese nicht etwa — was nur für den kleineren Teil und am ehesten für die Maschinisten zutrifft — selber sich in einem — wenn auch viel schwächeren — Interessengegensatz zur Unternehmung fühlen. Jedoch gibt es, wie mitgeteilt wird, auch einige Kapitäne, die sich zu den Leuten dahin äußern: „Ich kann es euch gar nicht verdenken, daß ihr euch zusammenschließt." Im allgemeinen sind jene ungehalten über die Sache, weil sie von den „Sozialdemokraten" Lockerung der Disziplin und des herkömmlichen guten Verhältnisses an Bord der Schiffe besorgen. Dabei begegnen nun, wie es scheint, sonderbare, aber auch sonst recht häufig vorkommende Mißverständnisse. Weil man von den Sozialdemokraten nichts Gutes erwartet, so schiebt man das Unerfreuliche, was sich zuträgt, auf die Sozialdemokraten. Ist ein Heizer da, der mürrisch oder störrisch oder un-

Digitized by Google

verträglich oder dreist und respektlos ist, oder der gar aufrührerische Reden gegen Gott und Obrigkeit führt, — „natürlich, der echte Sozialdemokrat" wird der wohlmeinende, besonnene Schiffsführer oder Steuermann sagen. In Wirklichkeit ist es wahrscheinlich ein Mensch, der am Lande seinem Vergnügen nachgeht, um Sozialdemokratie oder irgend welche allgemeinen Interessen sich nicht im mindesten bekümmert und für die gewerkschaftliche Tätigkeit völlig unbrauchbar ist, weil er viel zu sehr dem Augenblicke lebt, um für so „unpraktische" Dinge etwas übrig zu haben. Murren und Schimpfen und sich ein Air geben ist wohlfeiler und bequemer.

Über die *sittlichen Wirkungen* der Organisation, wie sie sich in Flensburg darstellen, ist schon einiges gesagt worden. Ich füge dem noch hinzu, daß die Mitgliedschaft auch auf eine vernünftige ökonomische Haltung, daher auf die *Sparsamkeit* der Leute mit gutem Erfolge hinwirkt. Sie hatte schon im Jahre 1898 die Forderung gestellt, daß jeder Mann auf Verlangen monatliche „Ziehzettel" bis zum Betrage von $^5/_6$ der Heuer erhalte; diese Forderung ist zwar abgelehnt worden, aber der Gebrauch solcher Ziehzettel, die bisher nur verheirateten Leuten, meist in kleiner Fahrt, gegeben wurden, hat erheblich zugenommen, seitdem in der Mitgliederversammlung vom 28. Februar 1899 der Vorstand sich bereit erklärte, solche in Empfang zu nehmen und zu verwerten; der Vorsitzende ermahnte in dieser Versammlung, wie auch sonst öfters, „die jüngeren ledigen Kollegen, ihr Geld nicht leichtsinnig zu verschwenden" (Z.S. 1. April 1899). Mitglieder des Verbandes, die auf Wunsch von ihrem Kapitän Ziehzettel erhalten, senden solche an den Vorsitzenden, der sie im Kontor der Reederei einlöst und die Gelder im Interesse jener verwaltet. „Die von der Lokalverwaltung in Verrechnung gehabten Guthaben der Mitglieder beliefen sich (im Jahre 1902) auf ca. 12000 Mk. Ein Teil von diesen Guthaben wurde den Anverwandten übermittelt, ein anderer Teil auf der Sparkasse belegt, während ein dritter Teil von den Kollegen selbst bei der Rückkehr bezw. Abmusterung wieder erhoben wurde." (Bericht a. a. O. S. 25.) Der Vorsitzende ist der Meinung, es würde viel mehr gespart werden, wenn allgemein das „Recht auf Ziehzettel" verliehen würde; mindestens die Hälfte der Leute würde davon Gebrauch machen.

Ein Verdienst hat sich ferner die Mitgliedschaft wie der Verband überhaupt durch den energischen Kampf, den sie gegen das Heuerbasunwesen aufgenommen haben, erworben. So geschah vor kurzem von Flensburg aus eine *Warnung* vor dem deutschen Heuer- und Schlafbas H. D. in Marseille. „Ein dort gemusterter Trimmer weiß zu berichten, daß er für seine Vorschußnote nur etwas Tabak und Seife erhielt. Den übrigen Teil des

Digitized by Google

Vorschusses im Betrage von 20—30 Fr. berechnete dieser Seemannsfreund für seine Bemühungen; für das Einwechseln der Note mußte der Trimmer 5 Fr. zahlen." (Z.S. 31. Januar 1903.) In (CO) und in Versammlungen werden auch Fälle berichtet und verhandelt, daß z. B. ein Heuerbas in Wismar von einem Trimmer sich 10 Mk. für eine „Schanz'" habe geben lassen, und ähnliche Fälle.

Zu Ehren des Verbandes soll auch erwähnt werden, daß er seine Toten ehrt und die Hinterbliebenen nach Kräften durch Ausgabe von Sammellisten u. s. w. unterstützt. Im letzten Jahre wurde für Flensburg ein besonderer „Unterstützungsfonds" für solche Zwecke begründet und im Bureau ein Sammelbecken „in Bootsform" ausgestellt; dieser Fonds hatte in diesem Jahre 278,25 Mk. Einnahmen und gewährte an direkten Unterstützungen 170 Mk., außerdem zu Begräbnissen 80 Mk., einschließlich Ehrenspenden (man ist bekanntlich in Arbeiterkreisen sehr für schöne Totenkränze!).

Das Hauptbudget der Mitgliedschaft balancierte im Jahre 1902 mit 4599,49 Mk. Einnahmen und 4236,00 Mk. Ausgaben, woraus sich ein Kassenbestand am 1. Januar 1903 von 363,49 Mk. ergab. Der Vorsitzende erhält eine Besoldung von 20 Mk. wöchentlich. An die Zentralkasse zu Hamburg wurden — einschließlich der Abonnements für das „Fachorgan" — eingesandt 2149,82 Mk. Eintrittsgelder (A), und Beiträge (B) wurden erhoben:

	(A)	Mk.	(B)	Mk.
1900:	237	mit 355,50,	3299	mit 2474,25
1901:	219	„ 328,50,	3672	„ 3121,50
1902:	216	„ 324,00,	3615	„ 3586,50

Die Hälfte der Eintrittsgelder und Beiträge wurde an die Zentrale gesandt.

Nebenhäfen von Flensburg (im ehem. Herzogtum Schleswig).

1. Apenrade. Wenn auch das Geschäft der Reederei keineswegs bloß durch Tradition an bedeutende Häfen gebunden bleibt, so gibt doch das unternehmende Kapital sein abstraktes Wesen auch in diesem Gebiete dadurch kund, daß sich in manchen Zweigen die Frachtdampferfahrt völlig von dem Zusammenhange mit dem Heimathafen der Schiffe ablöst und — wenn man es mit starker Übertreibung ausdrücken will — ihre Direktiven eben so gut vom Monde her wie von dem Bureau eines bestimmten Hafenplatzes empfangen könnte. So hat Apenrade mit seinem schönen, geschützten Hafen eine bedeutende Zahl von großen Schiffen, die mit diesem Hafen

Digitized by Google

nichts weiter zu tun haben, ihn sehr selten berühren und für die einheimische Schiffsmannschaft nicht oder doch nur sehr ausnahmsweise und vorübergehend in Betracht kommen. Es sind die Schiffe der Jebsenschen Reederei, die sämtlich in chinesischer Küstenfahrt beschäftigt sind, und von denen dasselbe gilt, was über ebensolche Flensburger Schiffe gesagt wurde: 14 an der Zahl, 600 bis 1800 R.-T. fassend, außerdem 4 im Bau, die von ihren Werftplätzen (Hamburg und Lübeck) aus und mit einheimischer Mannschaft hinausgehen, diese aber sogleich nach Ankunft abmustern. Es gibt aber außerdem seit wenigen Jahren eine zweite Reederei in Apenrade (Hansen & Colster), die bis jetzt 3 Schiffe von je rund 1000 R.-T. netto besitzt und diese nach denselben Regeln wie die Mehrzahl der Flensburger fahren läßt. Die Reederei anerkennt auch die Flensburger Tarifverträge und mustert im Inlande zu diesen Bedingungen. Sie mustert aber auch oft im Auslande an und dann wohl meistens unter Bedingungen, die für sie vorteilhafter sind. Über die Zustände der Mannschaften ist mir nichts Besonderes bekannt geworden, außer daß einige der Leute zur Flensburger Mitgliedschaft des S-V gehören, und daß von diesen, ebenso wie sonst oft, Klagen über Vorenthaltung von Überstundenlöhnen lautgeworden sind.

2. Schleswig. Auch in dieser alten Stadt, die landeinwärts, an dem Westende des gegen 40 km langen Meerbusens der Schlei, gelegen ist und von altersher bedeutende Fischerei, aber so gut wie keine Schiffahrt getrieben hat, ist aus einem Kohlenimportgeschäft (H. C. Horn) eine stattliche moderne Reederei entstanden, die 14 große Dampfschiffe besitzt (von den 13, die Ende 1901 vorhanden waren, hatte das kleinste 368, das größte 1530½ R.-T. netto Raumgehalt) und außerdem sich vor kurzem mit 7 solchen und 4 Neubauten nach Lübeck verzweigt hat. Die Reederei ist dem Flensburger Reederverein angeschlossen; auch für sie gelten also dieselben Bedingungen, wie sie auch sämtliche Schiffe gleichfalls in wilder Fahrt beschäftigt hat.

Auch die Erträge dieser Schiffe — und das gilt ebenso für die Apenrader — dürften denen der Flensburger Schiffe und zwar der gewinnreichsten und neuesten gleichkommen. So erzielten im Jahre 1901 8 von jenen einen Reingewinn von durchschnittlich über 21 %, wovon durchschnittlich fast 12 % zur Verteilung kamen, während von dem Rest teils die Reservefonds bedacht, teils Abschreibungen gemacht wurden. Von 13 Schiffen der Linie liegen mir die Ergebnisse für 1902 vor; 2 von diesen haben keinen Reingewinn erzielt, 1 neues ist nur 3 Monate in Fahrt gewesen und hat 3 % Abschlagsdividende verteilt, die übrigen 10 gewannen durchschnittlich 9,65 % ihres Kapitals, wovon 6,2 % zur Verteilung gelangten.

Digitized by Google

Über die Zustände der Seeleute auf den Schleswiger Schiffen liegen mir Notizen vor, die sich auf ihrer 7 beziehen. 2 derselben sind an dem FRC beteiligt, alle 7 kommen häufig in den Korrespondenzen der Verbandsmitglieder vor. Aus beiden Quellen ergibt sich ein etwas ungünstigeres Bild als das durchschnittliche der Flensburger Schiffe, fast in allen Beziehungen. Ich konstatiere dies einfach, ohne untersuchen zu können, ob dies an zufälligen und vorübergehenden oder an wesentlichen und bleibenden Ursachen gelegen hat.

Was der Mitteilung wert schien, gebe ich in der Reihenfolge des Schemas wieder.

Zu B wird geklagt, daß gerade diese Reederei öfter Heizer annehme, die keine Fahrzeit von 6 Monaten, wie verabredet, aufzuweisen haben, und daß solche gelegentlich in fremden Häfen zu 50 Mk. Monatsheuer angemustert werden; ebenso wird noch 1902 berichtet, daß ein Leichtmatrose in Holland zu 40 Mk. angemustert sei.

Zu C tritt die gewöhnliche Klage auf, d. h. daß „furchtbar an Stunden geknappt werde", d. h. daß in Betreff der Berechnung von Überstunden vielfach Differenzen vorkommen; z. B. daß einmal die Freiwache des Nachts die Trossen herausholen mußte, und daß dies für Notarbeit erklärt wurde. Ebenso daß der Gründonnerstag nicht anerkannt werde. Ja, es wird behauptet, daß im Widerspruch zum Tarifvertrag mehrfach die Stunde mit nur 30 anstatt 40 Pf. bezahlt worden sei.

Zu E. Die Frage des FRC, ob das Schiff gut ausgerüstet und gut verproviantiert, sonst fast ausnahmslos und auch von dem anderen Schleswiger Schiff bejaht, wird von dem einen Schiffe schlechtweg mit „Nein" beantwortet; in einer zusätzlichen Bemerkung an anderer Stelle wird über „Hartbrod mit Würmern" geseufzt. Sonst sind die Beschwerden über Kostverhältnisse nicht von erheblicher Bedeutung. Als besonders unerfreulich wird einmal hervorgehoben, daß man selbst in englischen Häfen mit „Kabelgarn" — einem billigen präservierten Fleisch in seemännischem Ausdruck — gefüttert worden sei, und daß selbst am 2. Ostertage der Koch nichts Besseres zum Frühstück und Mittagessen zu bieten gehabt habe. „Bei dieser miserabeln Kost mußten wir Tag und Nacht herumexercieren." Eine Beschwerde geht an das Kontor über englische, sehr schlechte Margarine. Und doch liegt von demselben Schiff ein wenige Monate früher geschriebener Brief vor, worin es heißt: „Essen und Trinken ist sonst tadellos hier," und ein anderer mit dem Satze: „Bis jetzt noch über nichts zu klagen," sodann wieder ein späterer, der sagt: „Dem Berichte nach (d. h. offenbar: nach dem Zeitpunkte des früheren Berichtes) ist es hier bedeutend besser geworden."

Digitized by Google

F. Über Logisverhältnisse lauten beide Antworten in FRC ungünstig. Die eine generell „sehr schlecht"; dann werden sämtliche Eingänge — zum Kabelgatt, zum Heiz- und zum Proviantraum — ebenfalls als sehr schlecht bezeichnet. Vom anderen Schiff heißt es: „die Logis sehr klein, Ventilation ungenügend, sehr dunstig wegen Nähe vom Klosett, Lampenraum und Farbenspind"; sodann „Falltür zum Kabelgatt ungenügend, sonst gut". In den (CO) berichtet ein drittes Schiff: „Was die Logis anbetrifft, das ist miserabel, das Heizerlogis hat keine Klappe über das Ofenlochrohr, und die Fenster sind ebenfalls nicht dicht, nicht viel besser sieht es bei den Matrosen aus, da kommt das Wasser durch die Fenster und noch viel mehr durch das Deck selber, so das alles voll Wasser steht, und Spiegats (d. i. Löcher zum Ablaufen des Wassers) hat weder das eine noch das andere Logis, und dazu sind die Logis noch unter Deck, das Kloset, welches sich auch da befindet, hat zwar ein Fenster, aber das Glas ist darin nach allen Himmelsrichtungen gesprungen und eine Blände ist da nicht vor: infolgedessen kann im Augenblick alles unter Wasser sein, wenn das Glas ausfällt." Endlich wird geklagt, daß durch Undichtheit der Ankerklüsen (gedeckte Behälter, wo die Ankerketten hindurchgehen) Unrat und Feuchtigkeit ins Matrosenlogis dringe.

Wegen der Mängel dieses Schiffes geschah vor kurzem eine Vorstellung bei der Reederei, worauf diese, die auch sonst für entgegenkommend gilt, versprochen hat, die Mängel untersuchen zu lassen.

G. Auch die Krankenpflege wird in dem einen Fragebogen „sehr schlecht" genannt; in dem anderen die Medizinkiste als „nur der Notdurft nach ausgerüstet". Auf die Fragen nach Sicherungen und Rettungswesen wird im allgemeinen teils günstig, teils ohne besondere Ausstellungen geantwortet; nur werden „Raumleitern" einmal als nicht vorhanden, das andere Mal als nur „lose" bezeichnet, und das laufende Gut wird auf dem einen Schiffe sehr mangelhaft genannt, weil das Tauwerk zu dick für die Blöcke sei. Auch von einem anderen Schiffe heißt es, die Ausrüstung sei sehr mangelhaft: z. B. seien die Taljenläufer (Flaschenzugtaue) von den Ladebäumen „total verrottet".

K. Auch über Behandlung kommen die gewöhnlichen Klagen in Briefen vor. Ein Briefsteller schreibt über Roheiten des 2. Steuermanns gegen einen Leichtmatrosen und bemerkt: „denn ich meine, wenn ein Große Kerl ein 17jährigen Jungen verhauen thut, das ist kein Kunst." Anderseits kommen auch zufriedene Äußerungen vor.

M. Über Deckslasten sagt das eine Schiff: „noch nicht gehabt"; das

Digitized by

andere: Holz durchschnittlich 8 Fuß über die Reeling; doch sei Notreeling vorhanden, auch Strecktaue seien gezogen. Einmal wird brieflich gerühmt, daß nur eine Deckslast von 3 Fuß Höhe, nicht einmal so hoch wie die Reeling, vorhanden sei, und daß „man auch auf den Schleswiger Schiffen dem Englischen Gesetzt beachtet". Hingegen klagt man von einem Bruderschiff gerade über „lebensgefährliche Deckslast bis gut zur obersten Kommandobrücke"; es seien keine Planken gelegt und keine Strecktaue gezogen. Diese Nachricht wurde durch ein neueres G. bestätigt: eins der Schleswiger Schiffe war auf der Weser an Grund geraten: „das hierbei erfolgte Springen des Hochdruckzylinderdeckels ist hervorgerufen durch das übermäßige Überholen des Schiffes, als es den Grund berührte . . .; das übermäßige Schiefallen des Schiffes ist wiederum durch die 12'4" hohe und nasse Deckladung hervorgerufen; diese hatte sich mehrfach verschoben und das Schiff entsprechend Schlagseite bekommen." Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter des D. R. XIV, S. 458. — Ungenügende Bemannung wird auch hier mehrfach behauptet, z. B. auf einem Schiffe von über 1000 R.-T. nur solche mit 3 Matrosen und 2 Leichtmatrosen.

3. Die Anzahl sämtlicher in Schleswiger Nebenhäfen — das sind außer Apenrade und Schleswig: Eckernförde, Arnis, Kappeln, Maasholm, Holnis, Dalsgaard, Alnoor, Ekensund, Höruphaff, Sonderburg, Norburg, Kallö, Aaröfund, Insel Aarö, Hadersleben — am 1. Januar 1900 vorhandenen Segelschiffe, soweit diese über 50 cbm = 17,65 R.-T. Brutto-Raumgehalt hatten, also als Seeschiffe registriert waren, betrug 75 mit zusammen 2532 R.-T. brutto und einer regelmäßigen Besatzung von 162 Mann; es waren also 12 darunter, die mehr als einen Mann außer dem Schiffer an Bord hatten. Die Häfen, deren Namen hervorgehoben sind, besaßen auch Dampfschiffe, nämlich Kappeln 2 mit 195 und Sonderburg 8 mit 1159 R.-T. brutto. — Die Segelschiffe sind zum größeren Teil 1mastige Jachten, zum kleineren 2mastige Galeassen und einige Schoner. Dreimastige Segelschiffe kommen nicht mehr vor. Jene betreiben überwiegend kleine Küstenfahrt; einige fahren aber auch nach den skandinavischen Häfen. Als typisch dürfen die Verhältnisse eines dieser kleinen Schifferplätze gelten, über den ich mich etwas genauer unterrichtet habe. Es ist der Flecken Arnis an der Schlei (500 Einw., 1845 noch über 800). Er betrieb in der zweiten Hälfte des 18. und in der ersten des 19. Jahrhunderts einen für damalige Zeit lebhaften Export von landwirtschaftlichen Produkten aus der fruchtbaren Landschaft Angeln; so wurden noch 1821 nach Kopenhagen ausgeführt: 1394¼ Tonnen Butter, 23784 Stück Käse und 58091 Mettwürste, die zum großen Teil im Flecken

Digitized by Google

selbst hergestellt waren. Er besaß 1854 noch 50 Schiffe, die zusammen freilich nur ca. 380 Kommerzlasten, also ungefähr die doppelte Zahl R.-T. netto maßen. Von diesem Schiffergewerbe hat sich noch ein Rest erhalten, der heute durch 1 Schoner, 5 Galeassen und 6 Jachten repräsentiert wird. Jeder Schiffer ist Eigentümer seines Schiffes; früher besaß wohl auch einer 2 oder mehr Schiffe, die er dann von seinen Söhnen führen ließ. Aber die Söhne haben heute keine Meinung mehr dafür; sie gehen lieber nach Hamburg und bilden sich zu Offizieren der Hamburg-Amerika-Linie oder der Kosmos-Linie aus. In ihrem reduzierten Zustande ist aber die Schiffahrt von Arnis noch einträglich. Der Schiffer treibt auch den Handel für eigene Rechnung. Die Ausfuhr von Butter nach Kopenhagen lohnte sich bisher, weil in Angeln noch die von Feinschmeckern immer vorgezogene und besser haltbare Büttenbutter produziert wurde, während Dänemark längst die Zentrifugenmolkerei verallgemeinert hat; mehr und mehr verschwindet aber auch in Schleswig-Holstein die ältere Technik völlig, und mit ihr wird auch dieser Rest primitiven Handelsverkehrs aufhören. Noch fahren auch mehrere Arniser Schiffe nach Stockholm und Christiania, dies ist großenteils Frachtfahrt für fremde Rechnung. Sie führen z. B. rundes Holz nach Norwegen und bringen Bretter zurück. Es gibt in Arnis noch eine 1775 gestiftete „Schiffergesellschaft", daneben seit 1798 eine „Matrosengesellschaft"; diese letztere hat noch 2 mehr als 70jährige Mitglieder, und mehrere Witwen ziehen eine Pension von ihr. — Die Arniser Schiffer sind für kleinbürgerliche Ansprüche recht wohlhabende Leute und ihr Geschäft ist in seiner jetzigen Ausdehnung noch einträglich. Sie sind aber überzeugt, daß es mit ihnen zu Ende gehe. Über die Konkurrenz der Leichterfahrzeuge (Schlepper) hörte ich hier zwar nicht klagen, aber es gilt als feststehend, daß die jüngere Generation sich zu dieser Art von Schiffahrt nicht mehr hergibt; nur die Liebe zur Heimat und zur Freiheit bringt den Einen oder Anderen wieder dazu. Damit ist freilich der Untergang noch nicht gewiß, aber doch recht wahrscheinlich gemacht, da das Gewerbe auf familienhafter und lokaler Tradition beruht hat.

Die erheblicheren Nebenhäfen haben ein eigenes Seemannsamt. Über die stattgehabten An- und Abmusterungen der Jahre 1901 und 1902 gibt nachfolgende Tabelle[1] Auskunft (die obere Zahl gilt für das erste, die untere für das zweite Jahr):

[1] Deren Inhalt ich einer geneigten Mitteilung des Herrn Regierungspräsidenten verdanke.

Digitized by

Tab. 3.

Seemannsamt	Anzahl der						
	neu ausgefertigten Seefahrtsbücher	Anmusterungen	angemusterten Seeleute	Nachmusterungen	nachgemusterten Seeleute	Abmusterungen	abgemusterten Seeleute
Schleswig	15	4	20	15	28	24	50
	20	6	32	19	44	24	82
Eckernförde	5	1	2	7	9	14	18
	4	2	3	7	7	8	11
Arnis	12	16	27	6	6	18	27
	6	14	20	6	6	17	23
Kappeln	2	6	7	3	4	11	14
	4	5	5	7	10	13	13
Eckensund	15	40	48	18	28	46	58
	18	39	40	23	24	61	82
Sonderburg	38	8	13	50	80	60	103
	37	12	27	52	83	60	103
Apenrade	19	7	36	20	63	28	98
	17	8	37	14	39	26	93
Hadersleben	10	8	10	14	14	25	32
	14	16	21	7	7	22	30

Es ersieht sich auch hieraus, daß alle diese Häfen zusammen nur noch für einen sehr kleinen Teil des seefahrenden Volkes Bedeutung haben, und daß selbst diejenigen, die eine beträchtliche neuere Reederei besitzen, für die Ausbildung von Seeleuten sehr wenig leisten können. — Die Zustände in Bezug auf Logis und Kost sind auf diesen Schiffen äußerst bescheiden, aber sie sind gemeinschaftlich, wenn auch die „Kajüte" einen etwas besseren Schlafraum bietet als der Verschlag des Bestmannes und Jungen. Daß auch diese Schiffe nicht selten überladen werden — namentlich mit Steinen, deren Gewicht durch eindringendes Wasser stark vermehrt wird[1] — darf als feststehend gelten. Daß es auch mit der Wache und mit der Navigierung zuweilen recht flau bestellt ist, lehrt folgender Fall (G):

Seeamt Flensburg, 15. Dez. 1902. Zu schwache Bemannung und grobes Vergehen des Schiffers. Am 28. August 1902 ist die Eckensunder Galeasse „Anna Maria" bei Bornholm gestrandet. Während der letzten Nacht herrschte

[1] Wenn ein solches Fahrzeug ein kleines Leck bekommt, so dringt das Wasser sofort in die Steine und ist nie wieder auszupumpen. Man hat gefunden, daß das Gewicht eines trockenen Steins von $25 \times 12 \times 6{,}5$ cm durch 10 Min. langes Liegen im Wasser sich von 3,550 auf 4,200 kg, also um 0,650 kg = 18,3 % vermehrte. (S). Es folgt daraus, wie große Vorsicht bei solcher Ladung geboten ist.

Digitized by Google

stürmisches Wetter. Nachdem das Wetter ruhiger geworden, ging der Bestmann zur Koje; der Schiffer und Eigentümer Hans P. aus Broacker zog sich nach der Kajüte zurück und rauchte seine Pfeife. Die Führung des Schiffes überließ er, trotzdem es Nacht war, dem 14jährigen Schiffskoch Sch. Gegen 3 Uhr stieß der Segler auf Grund; er ist total verloren gegangen. Der als Zeuge erschienene P. erklärt den Schiffskoch als einen zuverlässigen Jungen, den er auch stets im Auge behalten habe. Der Reichskommissar bedauert, daß der Junge nicht aufzufinden sei. Die Strandung ist durch die grobe Pflichtverletzung des Schiffers P. verschuldet worden. Das Seeamt stimmt diesen Ausführungen zu und erklärt gleichfalls die Handlungsweise des P. für ein grobes Vergehen.

II. Kiel.

A. Das Verzeichnis der Kieler Seeschiffe — wozu auch die der Orte Ellerbek, Wellingdorf und Neumünster gerechnet werden — vom Anfang Januar 1903 zählt 105 Nummern, davon 31 Schraubendampfer, die als Schlepp- und Föhrdedampfer dienen, 12 kleine Segelschiffe, die bis auf 1 ihren Kapitänen gehören, das Südpolarschiff „Gauß" des Reiches, 15 Dampfer für den Passagier- und Frachtverkehr im Hafen, je 2, die der Howaldtschen und der Kruppschen Werft gehören und deren Zwecken dienen; bleiben 43 größere Kauffahrteischiffe, darunter 2 Segelschiffe (Jacht-Schoner), 19 eiserne und 22 stählerne Schraubendampfer. Nur die Hafendampfschiffahrt wird von einer Aktiengesellschaft betrieben, deren Vorstand zugleich der größte Korrespondentreeder ist; die übrigen Reedereien sind Partenreedereien. Die eine Firma führt nur in chinesischer, wohl auch nordamerikanischer Küstenfahrt ihre 7 Schiffe und bemannt diese mit Chinesen, Malayen, Negern als Matrosen und Heizern.

Die Gewinne der Kieler Hafendampfschiffahrt sind, an den durchschnittlich verteilten Dividenden gemessen nicht bedeutend; dieser Durchschnitt betrug für 1891—1900 nur 4,55 %. Die Erträge der übrigen Reedereien können hingegen als glänzend gelten. Namentlich haben in den Jahren 1900/01 die Truppentransporte und was daran hing, außerordentliche Gewinne gebracht; nicht nur direkt, sondern auch indirekt, da eine allgemeine Knappheit der Tonnage eintrat. So konnte eine Kieler Reederei für 1900 auf ein Kapital von 2 298 000 Mk. insgesamt 302 140 Mk. = 13,149 % verteilen. Das Jahr 1901 ist freilich weniger günstig, 1902 sehr ungünstig gewesen. Die Ziffern der beim Kieler Seemannsamt a) 1901, b) 1902:

	neu ausgefertigten Seefahrtsbücher	Anmusterungen	angemusterten Seeleute	Nachmusterungen	nachgemusterten Seeleute	Abmusterungen	abgemusterten Seeleute	sind
a)	411	57	486	387	1038	479	1502	
b)	423	82	489	447	1128	545	1504	

Digitized by Google

Über die Verteilung nach Chargen liegt eine im MS vervielfältigte „Statistik des Seemannsamtes in Kiel für das Jahr 1898" vor; die Verhältnisse bleiben vermutlich in diesen Jahren annähernd die gleichen. Danach waren von 1027 angemusterten Seeleuten

236 Matrosen, einschließlich Zimmerleute und Bootsleute,
164 Leichtmatrosen und Jungen[1],
269 Heizer und Trimmer,
107 Köche und Stewards.

Der Rest (251) sind Offiziere, einschließlich „Bestmänner" (Altmatrosen auf Seglern), nämlich 91 Steuerleute und Bestmänner, 107 Maschinisten und 53 Maschinistenaspiranten. — Von 929 abgemusterten Leuten waren

204 Matrosen ꝛc.,
162 Leichtmatrosen,
247 Heizer und Trimmer,
85 Köche und Stewards.

Dazu 81 Steuerleute, 105 Maschinisten, 43 Assistenten. Das Verhältnis von Decks- und Maschinenpersonal der unteren Chargen war demnach bei den Anmusterungen 400 : 269, bei den Abmusterungen 368 : 247, beide Mal annähernd 1,5 : 1.

Die Heuersätze halten sich durchweg ein wenig niedriger als in Flensburg; doch ist in den letzten zwei Jahren 60 Mk. für Matrosen und Heizer auch in Kiel vorherrschend gewesen; nur die Reederei, welche die direkten Linien, darunter auch die der „subventionierten" Post- und Passagierdampfer, beherrscht, pflegt um 2—5 Mk. darunter zu bleiben — wenigstens ergibt sich dies, indem 36 Mk. nach der Regel als Kostgeld gerechnet wird. Die Heuer der Leichtmatrosen wird offiziell auf 35—40 Mk. angegeben, doch kommt auch der Heuersatz von 45 Mk. vor. Im übrigen sind nennenswerte Unterschiede von Flensburg nicht vorhanden. Auf den Passagierdampfern wird auch hier mit Selbstbeköstigung geheuert, und zwar zu 90 Mk., dazu kommt 1 Mk. Kleidergeld. Das Jahreseinkommen der Vollmatrosen wird auf 900—1000 Mk., das des Heizers auf über 1000 Mk. geschätzt, vorausgesetzt, daß die Leute das ganze Jahr hindurch fahren. Die Beschäftigung ist hier aber zum großen Teil außerordentlich unregelmäßig. Tüchtige einheimische Leute meiden die Kieler Dampfer, teils weil sie die kurzen direkten Fahrten mit ihrer hastigen Arbeit Tag und Nacht nicht lieben, teils weil sie schon zu oft minder fähige „Kollegen" antreffen,

[1] Hier sind 2, die als „sonstige Chargen" bezeichnet werden, eingerechnet; ebenso bei den Abmusterungen.

Digitized by Google

namentlich aber wegen der Logisverhältnisse (s. u.). — Auf den Föhrdedampfern beziehen die Leute Tagelohn, und zwar jetzt 4 Mk. Tarifverträge sind hier nicht geschlossen. Auf Hilfs- und Bergelohn wurde nach den bisher herrschenden freien Vereinbarungen die Mannschaft regelmäßig genötigt zu Gunsten der Reederei zu verzichten.

C. Das Wache-um-Wache-System war bisher noch nicht allgemein eingeführt; noch im Jahre 1900 stellten die organisierten Seeleute die Forderung, daß das Aufbleiben der Freiwache bis 10 Uhr morgens und 3 Uhr nachmittags in Wegfall kommen möge. Der Überstundenlohn beträgt auch hier 40 Pf., jedoch zahlt die oben bezeichnete Reederei nur 30 Pf. in europäischer Fahrt. Überstunden kommen fast nur in Häfen in Frage; daß die Freiwache auf See Überstundenlohn erhält, kommt selten vor. Der Begriff der Notarbeit pflegt in solchen Fällen zur Anwendung zu kommen. — Daß sich auf Kieler Schiffen — wie anderswo — schwere Übelstände beim Wachewechsel der Offiziere herausgestellt haben, dürfte aus einer Verhandlung hervorgehen, die am 23. Februar 1903 im Deutschen Nautischen Vereinstage stattgefunden hat: im Kieler Nautischen Verein hatte man nämlich sich darüber geeinigt, daß diese Angelegenheit, nachdem sie lange in nautischen Kreisen (besonders nach der Strandung des Bremer Dampfers „Helios" 22. April 1901) erörtert worden, auch zu einer öffentlichen Diskussion auf dem Vereinstage gestellt werden müsse, und so gelangte durch den Syndikus der Kieler Handelskammer, Dr. Boysen, nachdem privatim auch Vertreter des Verbandes deutscher Schiffsmaschinisten sich dahin ausgesprochen, der Antrag an den Vereinstag:

> „Der wachthabende Schiffsoffizier darf seinen Kommandostand ohne Ablösung nicht verlassen. Der wachthabende Schiffsoffizier hat die von seinem Vorgänger im Bereich seiner Tätigkeit mitzuteilenden wichtigen Tatsachen zur Kenntnis zu nehmen."

Dieser Antrag hatte nur den Zweck, „eine Klärung herbeizuführen" [man erkennt nicht recht, was denn als Folge gedacht war, wenn er zum Beschluß erhoben wäre, anstatt, wie es geschah, mit 23 gegen 18 Stimmen abgelehnt zu werden]. Es lag aber auch ein schärferer und klarerer Antrag des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu Hamburg vor, dahingehend, „die Reichsregierung zu ersuchen, in die Ausführungsbestimmungen der S-O aufzunehmen, daß die Kapitäne dafür verantwortlich gemacht werden, daß an Bord ein geordneter Wachtdienst eingeführt ist, daß der Wachthabende nicht durch die Übertragung anderweitiger Arbeiten an der ordnungsmäßigen Übernahme oder Ausübung des Wachtdienstes gehindert wird, und ferner daß der Wacht-

Digitized by Google

habende so lange verantwortlich bleibt, bis er in formeller Weise die Wache seinem Nachfolger übergeben hat". Schon im Wortlaute dieses Antrages stoßen wir auf den Punkt, der für unsere Aufgabe, die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter darzustellen, die Offizierswachen von ganz besonderer Bedeutung sein läßt. Es ist dies der eigentliche wunde Punkt der modernen kapitalistischen Schiffahrt, die ungenügende Bemannung, zumal wenn die Qualität der Mannschaft in Betracht genommen wird. Obgleich der Hamburger Antrag mit allen gegen 3 Stimmen fiel, so wurde doch auch in der Besprechung von den Gegnern anerkannt, daß gegen den Offizierwachtdienst „in arger Weise gesündigt" werde; und wenn ein Redner meinte, der Grund liege entweder in dem geringen Grad der Gewissenhaftigkeit der Wachthabenden oder in einer „gewissenlosen Schiffsleitung, welche es für nötig erachtet, daß der Wachthabende sich außer seinem Wachtdienst nebenbei oder auch in der Hauptsache mit dem Schiffsdienst an Deck oder in den Schiffsräumen beschäftigt, ohne daß die Kommandobrücke durch einen andern Offizier besetzt wird", — so hätte ihm entgegengehalten werden sollen, daß zur Ehre seines Standes eine solche Gewissenlosigkeit für selten gehalten werden dürfe, für recht oft vorkommend aber die liebe Not, der das, was „für nötig erachtet" wird, auch wirklich nötig ist. Ein Navigationslehrer, der dem Antrag gar nicht geneigt ist, und der dem Vereinstag zuruft: „Vergessen Sie doch nimmer, meine Herren, daß Zweck der Schiffahrt ist, Geld zu verdienen!" (was von den Anwesenden schwerlich einer vergessen hatte), spricht das Geheimnis mit den Worten aus: „Die ‚ordentliche Übergabe der Wache' als Antrag ist nur der Deckmantel für möglichst ungestörtes Wachegehen" .... „denn mittelgroße Segler und Dampfer können sich nicht so viel Schiffsoffiziere leisten, daß auf jeder Wache einer nichts „täte als nur Wache gehen". Die Sache ist die, daß der Steuermann, insbesondere der zweite, wo ein solcher an Bord ist, regelmäßig zugleich Werkführer und Vorarbeiter, ja, oft nichts als gewöhnlicher Schiffsarbeiter sein muß, weil das Matrosenpersonal weder der Menge noch der Leistungsfähigkeit nach genügt[1]. Wir werden auch für Kiel sub (M) gerichtliche Feststellungen aus neuester Zeit anführen, die diese Tatsache erhärten.

D. Die Anheuerung geschieht jetzt nur durch einen Heuerbas, der noch neuerdings auf Eingabe die Erlaubnis erhalten hat, Bier zu schenken. Die Heuer-

[1] „Das eigenartige dienstliche Verhältnis des 2. Steuermanns zum Kapitän und zum 1. Steuermann ist solchen Seeleuten, die auf Schiffen mit geringer Besatzung fahren oder gefahren haben, wohlbekannt." Hansa, Deutsche nautische Zeitschrift 1901. Nr. 38.

Digitized by Google

gebühren, durch polizeiliche Taxe festgesetzt, sind im Vergleich mit Flensburg, wo das Geschäft doch auch noch für einträglich gilt, sehr hoch; der Bas ist berechtigt, 6 Mk. von Matrosen und Heizern für eine Chance zu fordern, und bleibt mindestens nicht darunter. Diese Vermittlungsgebühr hatte bekanntlich bis zum 1. April 1903 der Seemann allein zu tragen. Früher, wo es mehrere Heuerbase und keine Taxe gab, nahm erst recht jeder, „was er kriegen konnte". Der jetzt einzige Heuerbas ist zugleich Schlafbas. Eine Zeitlang ist ihm verboten gewesen, Logisgäste zu haben. Unter den Seeleuten wird ihm auch jetzt zum Vorwurf gemacht, daß er diese vorziehe, auch daß er sich in der Penne beliebige Handwerksburschen heranhole, dagegen briefliche Anfragen wirklicher Seeleute gelegentlich unbeantwortet lasse. Ebenso wird behauptet, daß er mit einem anderen Schlafbas und mit einem Ausrüstungshändler in enger Verbindung stehe, die namentlich unbefahrenen, minderwertigen Leuten zu gute komme. Ein Bruder des Bases hat den Effektentransport, den die Flensburger Organisation einem der Ihrigen zugewiesen hatte. — Wie weit die Klagen begründet, übertrieben oder unrichtig sind, habe ich nicht festzustellen vermocht — „relata refero". Von (M) und (S) wird bestätigt, daß es „früher" in Kiel arg genug mit dem Heuerbaswesen gewesen sei; es scheint aber, daß „früher" auch der jetzt einzige Agent schon tätig gewesen ist. — Über dessen persönlichen Ruf ist nichts zu sagen, als daß ältere Seeleute sich daran stoßen, daß er selber ein unbefahrener Mann sei und durch seinen früheren Beruf (den des Hausknechtes) nicht einmal der Schiffahrt nahestehe. Vor 5—7 Jahren, als sehr viele Klagen lautgeworden waren, versuchten die Reedereien, das Heuerwesen durch einen ehemaligen Marineunteroffizier, der für „unbedingt zuverlässig" galt, zu zentralisieren. Indessen hielt sich nur 1 Reederei dauernd an diesen, so daß er der Konkurrenz doch wieder weichen mußte; er behauptet, daß diese sich unlauterer Mittel bedient habe. Zwischen den Reedereien soll ziemlich ausgesprochene Eifersucht herrschen, die ein einheitliches Vorgehen, auch in Bezug auf das Heuerwesen, bisher gehemmt habe. — Mit Nachdruck wird von (M) hervorgehoben, daß das Vorschußwesen früher und wohl auch jetzt noch, bei dem Leichtsinn und der Einfalt junger Seeleute, sehr verderblich gewirkt habe oder wirke. Das vorgeschossene Geld — für das der Heuerbas durch eine halbe oder ganze Monatsheuer gedeckt sei — wandere rasch an ihn zurück; die Rechnungen sind fertig, der Mann muß an Bord und hat zur Prüfung weder Lust noch Verstand. „Der Seemann kriegt 1 Pfd. Tabak, 1 Kalkpfeife, und denn man los." — Diese Darstellung soll aber mehr generell das Heuerbasunwesen charakterisieren, als daß sie speziell für Kiel behauptet würde. — Vorschußnoten werden in Kiel

Digitized by Google

nicht gegeben, sondern der Vorschuß bar ausbezahlt. Die Errichtung eines unter gemeinsamer Kontrolle stehenden Heuerbureaus ist von den Kieler organisierten Seeleuten im März 1900 beantragt worden; der Antrag ist aber von den Reedern keiner Antwort gewürdigt worden.

E. Die Kostverhältnisse sind wie in Flensburg und werden im allgemeinen auch von den Leuten als gut anerkannt, besonders auf Dampfern, die Passagiere führen. Über mangelhafte Verproviantierung wird freilich 2 Mal unter den 7 Antworten der FRC geklagt, man darf aber annehmen, daß dies auf vorübergehenden Ursachen beruht hat. Übrigens ist die Meinung, daß auf den kleineren Schiffen die Köche es mehr mit den Leuten halten. Auch daß die Kapitäne in der Regel sich das leibliche Wohl der Leute angelegen sein lassen, wird nicht bezweifelt. Fälle, daß die einen oder anderen am Kostgelde ihren Vorteil wahrzunehmen versucht haben, sind nicht bekannt geworden. Mangelhaft soll auf einigen Schiffen die Einrichtung der Wassertanks und die Beschaffenheit des Trinkwassers infolgedessen zuweilen schauderhaft sein. — Manche Kapitäne halten darauf, daß auch bei den kurzen Fahrten keine Spirituosen an Bord seien, und beobachten, daß die Leistungsfähigkeit der Leute erheblich größer sich herausstelle, gerade bei schwerem Dienste, bei der häufigen nächtlichen Arbeit u. s. w.

F. Was hingegen die Beschaffenheit der Logis betrifft, so wird selbst von einem (S), der zwar den Reedereien nahesteht, aber zugleich ein unparteiisches und menschenfreundliches Urteil sich angelegen sein läßt, zugegeben, daß dies auf Kieler Schiffen „ein etwas schwacher Punkt" sei. Von Arbeiterseite wird begreiflicherweise mit stärkerem Ausdrucke gesagt: „spotten durchweg jeder Beschreibung". Unter den 7 Antworten kommen freilich 2 vor, die aussagen: „zur Zufriedenheit" bezw. „genügend"; beide sind von den neuen, großen Postdampfern der nach Korsör gehenden Linie. Von den 5 anderen lauten 3 durchaus abfällig: „sehr kümmerlich", „viel zu wünschen übrig", „sehr miserabel und einfach". Der letzten und schlimmsten Antwort ist hinzugefügt: „Bullaugen, welche entzwei sind, und das Back, welches in schlechtem Wetter so leckte, daß man nicht in der Koje liegen konnte, müßten, wie wir schon oft dem Kapitän gesagt haben, ausgebessert werden." Und ferner: „sehr dunkel, den ganzen Tag muß die Lampe brennen; Sitzplätze genügend, Reinlichkeit ist sehr schlecht, denn wenn mit Ladung über See gehen, so kömmt das Wasser überall durch in die Vohr Pik (vordere Spitze) und Volge dessen treibt der Dreck alles im Logis hinein." Die 4. Aussage lautet: „alles genügend bis auf Reinlichkeit, da Reinigen in Freizeit gemacht wird"; die 5. ähnlich: „genügend groß, Sitzplätze in hinreichender Anzahl; Reinlichkeit mangelhaft, da den Matrosen

Digitized by Google

wenig, den Heizern nie Freizeit zum Reinmachen gegeben wird," und fügt hinzu: „Ventilation außer 2 Bullaugen nicht vorhanden." — Privatim wurde [nicht von Arbeiterseite, sondern durch (S)], von einem Schiffe gesprochen, in dem die Kojen so angelegt waren, daß bei schlechtem Wetter gar nicht anzukommen war. (Vielleicht ist aber dies Schiff seitdem verkauft worden.) Von einem andern Schiffe heißt es, daß es auf See frische Luft durch den Maschinenraum holen müsse; von einem dritten, daß man 1½ bis 2 Fuß Stauholz in die Nebenkojen habe legen müssen, damit die Leute nur trocken lagen. Auch wird zuweilen über „Rattenmist und unsäglich viel Ungeziefer" geklagt. — Auch in Betreff des Kabelgatts, des Farbenspinds, Lampenraums, Klosetts lauten die beiden Antworten der Postschiffe günstig; von den übrigen sind 2 ungünstig: „Kabelgatt im Logis" u. s. w. Über Eingänge zu den unteren Räumen wird nur 1 Mal geklagt, sonst alles gut befunden und sogar von dem einen Schiffe hervorgehoben: „Eingang zu Heizraum und Proviantraum sehr gut beschaffen." Über Lage und Zustand der Klosetts heißt es 1 Mal: „an der Backbordseite neben Logis; sonst genügend", 1 Mal: „Kl. und Farbenspind dicht am Heizerlogis", 1 Mal: „Kl. in nächster Nähe wie gewöhnlich; Zustand sehr miserabel." In den übrigen 4 Fällen wird nichts ausgesetzt oder sogar gelobt.

G. Über Krankenpflege und Medizinkiste sagen die Antworten des FRC entweder nichts oder bejahen den vorschriftsmäßigen Zustand. — In betreff der Sicherung und des Rettungswesens verdienen die Antworten etwas mehr Beachtung, wenn auch nur um die Einsicht zu bekräftigen, daß die Unfallverhütungsvorschriften und die Kontrolle der Seeberufsgenossenschaft Sachen von höchstem Werte sind, wenn sie durchgeführt werden. Zu (X) hatten die beiden Postschiffe elektrische Beleuchtung und feste eiserne Raumleitern; von den übrigen hatte 1 Petroleumlampen, 1 Lampen und Lichter, 1 bloß Kerzen, 1 von Bord aus geschlossene, von Land aus aber meist offene Lampen. Auf allen 5 gab es nur lose angesetzte Leitern. — Frage (XI) nach Schutzvorrichtungen an Maschinen u. s. w. wird auch hier übereinstimmend mit „gut", „vorschriftsmäßig", „genügend" beantwortet. Nun zu Frage (XIII) wegen der Rettungsboote. Die beiden Passagierschiffe hatten 6, die je 25 Mann aufnehmen konnten. Die Ausrüstung wird als vollständig und gut bezeichnet; als Lagerraum wurde keins benutzt. Auf jedes Boot kam 1 Offizier, 1 Matrose, 1 Heizer als bootskundige Leute. Von dem einen heißt es „keine Bootsmanöver", von dem anderen „alle Boote zu Wasser gelassen". Die Antworten der übrigen sind ebenfalls zum Teil günstig; von einem Schiffe heißt es aber: „Die 4 Boote sind nicht genügend mit Proviant ausgerüstet," von einem anderen: „Ausrüstung ungenügend, wurden als Lager-

Digitized by

raum benutzt; Manöver nicht; auch war die Mannschaft nicht im stande, die Boote zu Wasser zu lassen, da Taljen (Flaschenzüge) und Davits (Kräne zum Aufhissen der Boote) in sehr schlechtem Zustande waren." Von einem dritten wird geschrieben: „Außer die Bootsriemen (Ruder) ein leeres Wasserfaß und ein Beil befindet sich nichts in die Boote," und dazu wird erzählt: „Als wir in London das an Backbord befindliche große Boot gebrauchen mußten, mußten wir mit Hammer und Handspaken arbeiten, um die Bootsklampen (worin die Boote stehen) nieder zu klappen. Freilich sind dieselben gleich darauf in Ordnung gebracht. Das andere, an Steuerbord befindliche große Boot ist noch nicht zu Wasser gelassen worden, doch sind auch da die Bootsklampen, die sich im selbigen Zustande befanden, in Ordnung gemacht." Über Gürtel und Westen (XIV) lautet nur 2 Mal die Antwort unbefriedigt, nämlich 1 Mal: „Korkwesten bekommen wir keine, wissen auch nicht wo sind," und 1 Mal: „Gürtel genügend, Westen während 3 Monaten nicht zu sehen bekommen." Auch die Fragen (X) und (XVI) nach laufendem Gut (das eine Postschiff hat überhaupt keine Takelage) und Pumpen finden fast immer günstige Antworten. Nur lautet zu (XV) eine: „Laufendes Gut in gutem Zustande, doch ist der eine Läufer vom Backbordschen Boote zu kurz; Raaen (Segelstangen) und Klüverbaum (die Verlängerung des über den Bugbauch des Schiffes schräg hinausliegenden Mastes, des sog. Bugspriets) nicht vorhanden," und zu (XVI) von demselben Schiffe: „Dampfpumpen sind in Ordnung; auch 2—3 Handpumpen an Bord, doch sind diese rostig und in unbrauchbarem Zustande." — Eine auffallend hohe Sterblichkeit ist unter den Kieler Seeleuten bisher nicht festgestellt worden, und die amtlich gestellte Frage, ob die Beobachtungen des Hamburger Hafenarztes hinsichtlich der Tuberkulose sich hier bestätigen, ist durch den Kreisarzt Herrn Dr. Bockendahl verneint worden. Indessen, wie dieser die Güte hat, mir brieflich mitzuteilen, waren die Ziffern, die dafür verglichen werden konnten, sehr klein, und es gelang nicht, die Gesamtzahlen, auf die sie zu beziehen waren, festzustellen; auch sei in den Todesbescheinigungen und in den Akten der Klinik, die Herr Dr. Bockendahl ausgezogen hat, die Angabe des Berufes zu ungenau und unsicher gewesen; es werde aber nunmehr für eine sorgfältigere Ausfüllung durch die Standesämter gesorgt, so daß eine zukünftige Untersuchung der Frage bessere Chancen habe.

H. Von der alten Semannsordnung meint ein Gewährsmann (M), der auch die Ansichten der Reeder vertritt, sie „habe noch immer genügt". Körperliche Züchtigungen werden, nach demselben Gewährsmann, „meistens mit der Hand" vollzogen; es komme aber sehr wenig vor. Daß aber auch willkürliche Mißhandlungen brutaler Art und mit gefährlichen Instrumenten

Digitized by Google

ausgeführt nicht völlig unerhört sind, lehrt folgende Mitteilung aus jüngster Zeit (Z.S. 29. Dez. 1902), wenn auch für deren Einzelheiten nicht eingestanden werden kann; Berichtigung oder andere Folgen hat sie bisher — im Laufe von ca. 6 Monaten —, wie es scheint, nicht gefunden; und sie möge zugleich von der Art der Berichterstattung in dem Arbeiterblatt ein Beispiel geben:

Kiel. Mißhandlungen und kein Ende. Im Hafen von Halmstad (Schweden) lag der Kieler Dampfer M. Einige Matrosen befanden sich an Land, wo einer über den Durst getrunken wurde. Was nicht zu billigen ist, ist, daß einer dieser Matrosen, ein Norweger, im Rausche abends nicht an Bord zurückkehrte und auch noch den nächsten Tag ausblieb. In der Auffassung, daß er es mit einem Deserteur zu tun habe, ließ der Kapitän sofort seine Effekten in Beschlag nehmen und beauftragte die Polizei zur zwangsweisen Anbordführung. Über die Notwendigkeit bezw. Berechtigung dieser Maßnahme läßt sich streiten, denn der Norweger hatte nicht die Absicht, zu desertieren. Immerhin lassen wir die Maßnahmen des Kapitäns gelten. Die Polizei erwischte den vom Rausch sich erholenden Jan Maat sofort und führte ihn an Bord. Nunmehr begannen die Gewaltakte. Der Matrose wollte sich Arbeitszeug anziehen, was natürlich mitbeschlagnahmt war und sich in Gewahrsam des Kapitäns befand. Der Steuermann, der um die Herausgabe befragt wurde, schickte den Mann zum Kapitän. Dieser empfing, ohne ein Wort gesagt bezw. gehört zu haben, den Matrosen mit wuchtigen Faustschlägen ins Gesicht. Der Steuermann hatte sich vor der Kajüte postiert und forderte den aus der Kajüte herausgeschmissenen und stark blutenden Matrosen auf, nach vorne zu gehen. Als diesem Befehle nicht sofort Folge geleistet wurde, hieb und stieß auch er auf den Matrosen ein. Er schlug ihn mit der Faust auf den Kopf, und da seine Faust mit einem Segelhandschuh versehen war und der Schlag mit der eisernen Platte ein schwerer war, blutete der Matrose noch stärker. Als der Matrose wiederholt die Herausgabe seines Zeuges verlangte, kam es schließlich zu einem nochmaligen Zusammenstoß zwischen dem Steuermann und dem Matrosen. Dem ersteren sprang dann auch noch der Kapitän bei. Beide hieben und stießen gemeinsam auf den auf Deck liegenden Norweger ein. Der Kapitän trat den an Deck Liegenden mit Füßen, während ihn der Steuermann am Halse würgte, daß er blau im Gesicht wurde. Als der Matrose wieder aufkam, packte ihn der Steuermann und stieß ihn mit dem Kopfe gegen die eisernen Außenwände des Kartenhauses. Von einer Fesselung nahmen diese brutalen Herren Abstand. — Wir können die Bummelei des Matrosen im trunkenen Zustande während der Dienstzeit nicht dulden, aber diese Schindereien verdienen doch die schärfste Verurteilung. Sie sind bestialisch und charakterisieren demgemäß auch ihre Ausführer.

Genau so liegt die Sache mit dem zweiten Steuermann an Bord des Kieler Dampfers R. Auch er mißhandelte ohne Grund den Jungen wie auch einen alten Matrosen mit einem Tauende ganz ungehörig. Außerdem verleitete er in Holtenau den mißhandelten Jungen zur Schmuggelei. Während er mit dem überwachenden Zollbeamten auf der einen Seite des Schiffes ein Gespräch einging, mußte der Junge auf der anderen Seite ein in Segeltuch genähtes Paket an Land tragen.

Digitized by Google

Verhandlungen wegen Desertion und Inhaftierung von Seeleuten fanden z. B. im Jahre 1898 16 statt; ebenso wurden 1901 (für die Zwischenjahre liegen mir die Ziffern nicht vor) Untersuchungen nach § 101 der S-O eingeleitet 18, 1902 jedoch nur 6. — An Geldstrafen wurden 1898 der Kreiskasse in Asservation gegeben 429,97 Mk., der Seemannskasse zu Kiel überwiesen 419,97 M., derselben als Sühne 51 Mk. 4 Strafanträge wurden der Polizeibehörde zur weiteren Veranlassung übergeben.

I. Wie schon aus den letzten Notizen hervorgeht, besteht eine „Kieler Seemannskasse", deren Zweck ist, „den Seeleuten, welche auf deutschen Schiffen fahren oder früher fuhren, für den Fall ihres Todes ihren Witwen und Waisen, eine jährliche Pension zu teil werden zu lassen; ferner den fahrenden Seeleuten durch eine gegenseitige Versicherung für den Fall des Verlustes des Schiffes und der Einbuße ihrer Effekten eine Vergütung für diejenigen (so!) zu sichern und in dem Fall, daß sie durch Verletzung oder Alter erwerbsunfähig geworden, eine Unterstützung zu gewähren." Auf die Satzungen näher einzugehen, scheint überflüssig, da die Kasse für die Seeleute der unteren Chargen so gut wie keine Bedeutung hat. Es gibt 4 Klassen, deren Einkaufsgeld und Jahresbeiträge abgestuft sind. Nun zählte, nach dem Jahresbericht für 1901/1902, die Kasse in der 1. Klasse 128, in der 2. und 3. je 1, in der 4. 8 Mitglieder. Die 4. Klasse ist etwas stärker besetzt, weil Kapitäne wohl ihre Söhne als Jungen einkaufen. Übrigens ist es eben ein Verein von Kapitänen, der als solcher sehr nützlich ist, leider aber auch große Mühe hat, sich zu erhalten. Auf 38 Mitglieder kommen 39 Witwen. Dazu kommen Altersrenten für Mitglieder. Obgleich die Kasse 216 Ehrenmitglieder hat, die jährlich 5 Mk. zahlen ohne Ansprüche, so kann sie doch ohne Nebeneinnahmen, die ihr unregelmäßig zufließen, nicht bestehen. Ebendarum besteht eine erhebliche Schwierigkeit, die Rechtsfähigkeit zu erlangen. Man wird die Beiträge wesentlich erhöhen müssen, und dies bedeutet eine zu schwere Belastung des Einkommens der Kapitäne, deren ökonomische Lage kaum den Mittelstandsansprüchen genügen dürfte. — Mit der Kasse ist eine Effektenversicherung fakultativ verbunden. —

Für das Gros der Seeleute gibt es außer den reichsgesetzlichen keine Versicherungen. Die Schwierigkeit für die Angehörigen des Seemanns, den Beweis zu führen, daß er der Versorger gewesen, speziell für Aszendenten, wird auch hier vielfach empfunden. Die Kieler Handelskammer hat sich, in Übereinstimmung mit den Reedern und dem nautischen Vereinstag, gegen die Ausdehnung der Krankenversicherungspflicht auf die Besatzung von Seeschiffen ausgesprochen. Die Angliederung an die Ortskrankenkassen werde sowohl für die Kassen als für die Reeder unbequem werden, für die Kassen namentlich

Digitized by Google

durch erschwerte Kontrolle und Berechnung. Die Handelskammer empfiehlt dagegen, wenn die Verbindung der Invaliditäts-Alters-Witwen- und Waisenversicherung mit der Seeberufsgenossenschaft zu stande komme, auch die Krankenversicherung an diese Gesamtheit anzuschließen. — Das Bedürfnis einer Effektenversicherung wird von den Kielern besonders stark empfunden, „da mehrere Kollegen wiederholt ihr Hab und Gut auf und mit unseren Schiffen verloren haben“ [1].

K. Für die sittlichen Zustände gilt im allgemeinen dasselbe, wie zu Flensburg bemerkt wurde. Jedoch darf als gewiß behauptet werden, daß — in Korrespondenz mit der verhältnismäßigen Bedeutung der Seeschiffahrt — das Kieler Niveau nicht unerheblich niedriger steht als das Flensburger (vgl. auch sub N). Von Seiten der (M) wird nicht nur über Untüchtigkeit der Leute schärfer geklagt, sondern auch über Verrohung. Auch die Nähe der Kriegsmarine wirkt in dieser Beziehung teilweise ungünstig. Es wird anerkannt, daß sie auch brauchbare Kräfte liefere, aber namentlich solche, die lange gedient haben, also Kapitulanten, seien vielfach Alkoholisten, von denen ein schlechter Einfluß ausgehe. — Die Seemannsmission vermag auch hier sehr wenig oder nichts, obgleich sie von Reedern und von Kapitänen begünstigt wird. Sie beschränkt sich im allgemeinen auf Schriftenverteilung, bemüht sich aber neuerdings auch um Gründung von Schiffsbibliotheken. Das größere Verdienst in dieser Sache ist aber einer einzelnen Person, Herrn Versicherungsrat Hansen, zuzuschreiben. — Auch der S-V hat hier (s. u.) viel geringere Bedeutung, darum auch wenig Einfluß auf das gesellige Leben. — Seit mehreren Jahren findet in Kiel unter Mitwirkung von Geistlichen eine Weihnachtsbescherung für Seeleute statt, wozu Reeder und Kapitäne subskribieren und einige auch persönlich sich einfinden. — Der Umgangston ist noch überwiegend patriarchalisch. Gerade diejenigen Kapitäne, von denen bekannt ist, daß sie ein Herz für die Leute haben, reden diese mit du an, und es wird gern gelitten. Allerdings werden die Feuerleute nicht als Seeleute geschätzt, und es scheint, daß auf Kieler Schiffen öfter ein minder gutes Verhältnis zwischen Deck und Maschine vorkommt. Unbefahrene Heizer, die gar nicht selten angenommen werden, verursachen auch hier Schwierigkeiten. Ohne daß von einem entwickelten Klassengegensatz die Rede sein kann, fühlen doch hier öfter die Kapitäne und Offiziere sich in einem gewissen Interessengegensatze zur Reederei. Die Kapitäne beklagen, daß sie so wenig „frei“ seien, namentlich auch daß ihnen jede Bestimmung über die Auswahl der Offiziere benommen sei, da diese direkt vom Kontor angenommen werden.

[1] Dritter Jahresbericht des S-V S. 159.

Digitized by Google

Das Zusammenarbeiten werde dadurch erschwert. Auch fühle sich der Kapitän in seiner Herrschaft beeinträchtigt durch den Dualismus, der mit der Maschine eingezogen sei; der erste Maschinist spiele sich nicht selten als der andere Kapitän auf, und unter den Feuerleuten komme wohl die Rede vor: „Der Kapitän hat nichts über mich zu sagen; ich stehe unter dem Maschinisten." Im übrigen vergleichen sich die Kapitäne gern mit „Droschkenkutschern", um zu kennzeichnen, wie sehr ihr Stand bei der heutigen Betriebsweise gelitten habe. Ehemals waren sie die Geschäftsagenten des Reeders, die in fremden Häfen die Verträge über Befrachtung abschlossen.

Verheiratete Matrosen u. s. w. sind nicht viele vorhanden; wenn sie in der Stadt wohnen, so sind die Verhältnisse armselig. Es gibt aber manche, die ein kleines ländliches Anwesen, das von den Frauen bewirtschaftet wird, besitzen. Solche erben oder kaufen mitunter noch ein kleines Segelschiff und erwerben das Patent für kleine Küstenfahrt.

L. Die Matrosen rekrutieren sich auch hier noch zum großen Teile aus der heimischen Küstenbevölkerung. Neuerdings aber ebensosehr aus der mecklenburgischen und pommerschen. Die Reedereien begünstigen Anmusterungen in Stettin, Rostock, Danzig. Unter den in Kiel im Jahre 1898 angemusterten 222 Vollmatrosen befanden sich 20, also annähernd 10 %, Ausländer, unter 162 Leichtmatrosen und Jungen 8 = 5 %, unter 269 Heizern und Kohlenziehern 7 = 3 %, unter 107 Köchen und Stewards 4 = 4 %. Die Anmusterung deckt sich aber keineswegs mit derjenigen für Kieler Schiffe; unter den 282 Schiffen waren 60 in anderen deutschen Häfen beheimatet (in Kiel also 222 = 78 %). Die Kieler Schiffe mustern stark in anderen deutschen Häfen, namentlich die Postdampferlinie in Korsör, so daß diese eine große Zahl Dänen an Bord hat. So hatte eines dieser Schiffe 1900 6 Dänen, von denen nur 3 der deutschen Sprache mächtig waren, ein anderes 4, von denen nur 1. Von den 45 Ausländern, die 1898 in Kiel angemustert wurden, waren 20 Dänen, 6 Schweden, 4 Norweger, 8 Russen (wohl Deutsch redende Balten), 10 Österreicher, 2 Belgier, 2 Schweizer, 2 Amerikaner. — Unter den 309 im selbigen Jahre zur Abmusterung gekommenen Schiffen sind die in Kiel beheimateten Schiffe etwas stärker, nämlich mit 256 = 83 % vertreten. Hier tritt denn auch das ausländische Element stärker hervor, z. B. unter 196 Matrosen 26 = 13 %, unter 162 Leichtmatrosen 12 = 7,5 %. Unter den 60 Ausländern waren 20 Dänen, 9 Schweden, 7 Norweger, 6 Russen, 6 Holländer, 1 Österreicher, 1 Belgier, 1 Engländer, 2 Schweizer, 2 Amerikaner, 1 Australier.

Desertionen sind von Kieler Schiffen ziemlich zahlreich; es werden

Digitized by Google

aber nur wenige dem Seeamt angezeigt. Man weiß wohl in vielen Fällen vorher, daß man es mit Übergehern zu tun hat.

Die in chinesischer und amerikanischer Küstenfahrt fahrenden Kieler Schiffe nehmen ihre Mannschaft, ebenso wie die Flensburger und Apenrader, aus Chinesen, Malayen, Negern, Indianern; sie führen dieselben Gründe dafür an wie jene, um den wirklichen Grund — die Billigkeit der exotischen Arbeitskraft — zu verhüllen.

Ein Fall von Selbstmord, der vor kurzem an Bord eines Kieler Dampfers vorkam, hatte mit Zuständen desselben offenbar nichts zu tun. Der Selbstmörder war ein Koch, der längere Zeit sich schwermütig und trübsinnig gezeigt hatte; vermutlich im Zusammenhange mit Liebesaffären.

M. Die Veränderungen während des letzten Menschenalters kommen auch für Kiel einer Umwälzung gleich. Im Jahre 1875 gab es in Kiel noch eine Segelschiffreederei von 68 Schiffen mit zusammen circa 7000 R.-T. netto. Sie hatte sich 1890 bis auf 6 mit zusammen circa 400 R.-T. netto vermindert; seitdem ist sie wieder auf 14 mit circa 750 gestiegen. Die Anzahl der Dampfschiffe hat sich in dieser Zeit von 13 mit circa 3000 auf 91 mit circa 23 000 R.-T. netto vermehrt. Auch hier sind von Anfang an eiserne Dampfschiffe gebaut und sonst erworben morden. — Die Wirkungen der Umwälzung möchten insofern noch etwas schärfer als in Flensburg sein, als der Seemann von Beruf, der alte Segelschiffmatrose und der jüngere Matrose, der etwas auf sich hält und vorwärtsstrebt, die Kieler Schiffe meidet und nicht lange auf ihnen verweilt.

Alte Schiffe werden von der Kieler Reederei mit Vorliebe angekauft. Es versteht sich, daß es solche sind, die für seetüchtig genug gelten und amtlich als solche beglaubigt sind. Daß hierbei aber schwere Irrtümer vorkommen, und daß die Vorgeschichte solcher Schiffe zuweilen etwas zweifelhafter Natur ist, dürfte folgender durch G. erhärteter Fall lehren: Der Dampfer „Trinidad", 1872 in Glasgow aus Eisen erbaut, 228 britische R.-T., lag zu Liverpool im Dock, zur „Hulk" („ein altes, für seinen Zweck nicht mehr gebrauchtes Schiff, das als Kaserne, Werkstatt, zu Unterrichtszwecken benutzt wird," Goebel S. 209) bestimmt. Es wurde von einem Kieler Reeder, unter Assistenz von Ingenieuren, besichtigt, und man hatte gefunden, daß es „für die Verwendung als Hulk viel zu gut sei". Die Sachverständigen stellten im Namen des „Board of Trade" ein Zertifikat aus, wonach der Rumpf und die Maschine des Trinidad in gutem Zustande befunden waren. Daraufhin wurde das Schiff von der Kieler Reederei am 16. Mai 1898 gekauft. Sie erwarb ein ferneres Zertifikat

Digitized by Google

vom 17. Mai 1898, wonach der Dampfer bis zum 14. Mai 1899 20 Paſſagiere (!) und 32 Mann Beſatzung fahren könne. Am 18. Mai wurde ein Flaggenatteſt vom Kaiſerl. deutſchen Konſulat in Liverpool ausgeſtellt. — Das Schiff wurde beſtimmt, Preßkohlen nach Kiautſchou zu bringen, um nach glücklicher Ankunft daſelbſt als Kohlenhulk zu dienen (obgleich es für die Verwendung als Hulk viel zu gut war?). Nach einem Berichte des Kaiſerl. deutſchen Konſuls in Singapore war damals (im Juli) in dortigen Schiffahrtskreiſen verbreitet, daß der Dampfer „Trinidad", von dem bekannt war, daß er ein alter Cunard-Dampfer ſei, ein ſchweres Wetter in oſtaſiatiſchen Gewäſſern nicht aushalten werde. Der Konſul meint, dieſe Anſicht habe ſich nur darauf gegründet, daß der Dampfer ſehr alt geweſen ſei und ſchon in Singapore wie eine Hulk ausgeſehen habe. Am 28. Auguſt ſetzte ein Taifun ein, den der Schiffer, der noch nicht in der Chinaſee gefahren war (!), nicht als ſolchen erkannte. Das Schiff wurde voll Waſſer: „es war gar nicht daran zu denken, daß das Schiff noch längere Zeit vor dem Sinken zu bewahren geweſen wäre." Die völlig erſchöpfte Mannſchaft wurde am Nachmittage des folgenden Tages von einem engliſchen Dampfer aufgenommen. Der Spruch des Seeamtes Flensburg vom 19. Juni 1899 lautet: „Mag es immerhin bedenklich erſcheinen, mit einem ſo alten Schiffe wie „Trinidad" war, in Gewäſſern zu fahren, die von Taifunen heimgeſucht werden, ſo liegen doch keine Umſtände vor, welche berechtigten, dem Schiffe die Seetüchtigkeit abzuſprechen. Die Reederei iſt jedenfalls in dieſer Richtung durch die vorliegenden, unter der Autorität des Board of Trade ausgeſtellten Zertifikate außer Verantwortung geſetzt." (Entſcheidungen Bd. 13, S. 369.)

Es wäre gewiß, wenn das engliſche Schiff nicht gerade die Straße paſſiert hätte, ein ſüßer Troſt für die Hinterbliebenen der Beſatzung geweſen, daß der Schiffbruch ein völlig rechtmäßiger war und daß der Reeder ſich jeder rechtlichen Verantwortung überhoben wußte. Wenn aber eine alte Hulk unter Führung eines der chineſiſchen Gewäſſer unkundigen Kapitäns in den Taifun hinausgeſandt wird, ſo darf man ſich auch nicht allzuſehr über die ſtürmiſche Sprache wundern, die zuweilen in einem den Intereſſen der Seeleute gewidmeten Journal ihre Töne gegen das Reederkapital brauſen läßt, der Seeleute, die denn doch noch ein anderes Riſiko dabei laufen als der Reeder, der vermutlich für die Hulk einen angemeſſenen Preis bezahlt und ſie hoch genug verſichert hatte. — Auch die bitteren, über die Logiszuſtände einiger Kieler Schiffe lautwerdenden Klagen dürften zum Teil daraus ſich erklären, daß die Beſchaffenheit der Volkslogis ſicherlich keinem

Digitized by Google

Reeder einen Grund abgibt, ein altes Schiff, das sich sonst — durch „Seetüchtigkeit", Billigkeit u. s. w. — empfiehlt, nicht zu kaufen.

Mit der Überstauung verhält es sich in Kiel insofern anders als in Flensburg, als die hohen Deckladungen eine weniger große Rolle spielen. Die Notwendigkeit einer Tiefladelinie wird aber hier von (M) und (S) noch schärfer und einhelliger als dort betont. Es wird als gar keinem Zweifel ausgesetzt bezeichnet und als auch für die Kieler Reedereien geltend, daß die Schiffe teilweise überladen werden; der Ehrgeiz jüngerer Kapitäne wirke nicht selten dazu mit. Man meint aber, die englische Linie sei nicht bei allen Schiffen passend; Spardeckschiffe (bei denen der obere Schiffskörper leichter ist) könne man garnicht so tief beladen, wie die Linie liege. Der einen Kieler Reederei (der Zahl der Schiffe nach ist es die größte) wird nachgerühmt, der Kapitän bekomme bei ihr nie zu hören: „Hast nicht genug geladen," während es bei den anderen allerdings mitunter heiße: „Hättest gern noch 50—100 Tons mehr laden können."

Was unzureichende Bemannung betrifft, so ist diese bei Erörterung über die Offizierswachen berührt worden. Zwei neuere (G) weisen in dieselbe Richtung; beide betreffen Strandungsfälle Kieler Schiffe. „Anzunehmen, wenn auch nicht erwiesen ist, daß P. (der zweite Steuermann) sich zu sehr um die von ihm angeordneten Reinigungsarbeiten an Deck gekümmert und infolgedessen nicht genügend auf die Navigierung des Dampfers geachtet hat." (Entscheidungen v. s. XIV. H. 3.) Im anderen Falle war die Strandung nach dem Erkenntnis dadurch verschuldet, daß unterlassen war, den Schiffsort dnrch Lotungen zu kontrollieren. „Der Schiffer mußte krankheitshalber auf der ganzen Reise das Bett hüten. Der Steuermann hat versucht, seine Nachlässigkeit dadurch zu entschuldigen, daß er anführte, er habe mit Rücksicht auf die Zusammensetzung und Unzuverlässigkeit seiner Mannschaft vermeiden müssen, auf die zur Eintragung der Kreuzpeilung (Bestimmung von Landmarken durch den Kompaß) in die Karte erforderte Zeitdauer das Deck zu verlassen." (Das. S. 290.)

Im FRC ist die Frage nach genügender Bemannung 4 Mal mit „Ja", 1 Mal mit Angabe der Matrosen- und Heizerzahl, die gleichfalls als genügend gelten kann, 2 Mal verneinend beantwortet. Das eine Mal wird die Ziffer angegeben; sie beläuft sich auf 14 Köpfe für ein Schiff von nur 352½ R.-T. und darf als ausreichend gelten; es wird aber dann — offenbar mit Übertreibung — hinzugefügt: „aber wir fahren oft mit die halbe Besatzung," und dahin erklärt: „in Danzig gingen 2 Leichtmatrosen ab — kein Ersatz — in Hamburg hatten wir wieder volle Besatzung, in Kiel musterten 2 ab, kein Ersatz, dann wieder in Hamburg 1 Heizer ab,

Digitized by Google

kein Ersatz." Bei der Hast des Betriebes wird eben lieber mit ungenügender Besatzung gefahren als einen halben Tag gewartet, wenn nicht sofort Ersatz zu haben ist. Im anderen Falle heißt es: „3 Heizer und 1 Trimmer zu 2 Heizräumen, jeder Heizraum hat 2 Feuer, der Trimmer mußte 10 Stunden arbeiten, Nachts jede Wache Asche mithieven, weil ein Mann nicht im Stande dazu war; es hätten 2 Trimmer sein müssen." Dies betrifft einen eisernen Schraubendampfer von 883,26 R.-T. netto. Von einem Schiffe derselben Reederei wurde in der Presse berichtet, es sei, obgleich 531,61 R.-T. fassend, im Frühling 1901 in See gegangen mit einem 18jährigen Matrosen und drei Leichtmatrosen (Z.S. 1. April 1901). An der Richtigkeit dieser Angabe zu zweifeln, ist kein Grund vorhanden.

N. Die Organisation der Seeleute ist in Kiel recht schwach. Sie entstand als Mitgliedschaft des S-V im Jahre 1898 und erhob sich aus geringen Anfängen in den folgenden Jahren fortschreitend, um dann aber, nach dem Eintritt der Krise in den Schiffahrtverhältnissen, bedeutend wieder zurückzugehen. Reeder und Kapitäne schenken der Sache nur insofern Beachtung, als sie das „sozialdemokratische Unkraut" im Keime zu ersticken suchen. Es gilt deshalb, besonders bei dem Decksperſonal, für gefährlich, teilzunehmen oder doch die Teilnahme bekannt werden zu lassen. Die Vorstandsmitglieder lassen, außer dem Vorsitzenden, der nicht mehr aktiver Seemann ist, ihre Namen nur durch Buchstaben öffentlich bezeichnen. Der ganze Zustand charakterisiert, mit dem Flensburger verglichen, die stärkere Fluktuation und die inferiore Qualität der Kieler Seemannschaft, indirekt der Kieler Reederei und Schiffahrt überhaupt. Auch dies ein Zeichen dafür, daß es vorzugsweise die gesetzteren und vernünftigeren Arbeiter sind, die sich organisieren, und daß sich, auch in den modernen — wenn auch noch so „sozialdemokratischen" — Arbeiterverbindungen ein gut Teil Standesgeist erhält, der nicht nur gegen die ökonomische, sondern auch gegen die moralische Proletarisierung sich wehrt. Je weiter diese fortgeschritten ist, desto größer sind die Schwierigkeiten. So wird nicht nur von (M) und (S) über „unstete, halbverkommene Leute", „außerordentlich minderwertige Elemente"; „bessere Leute geben sich nicht dazu her, weil sie (in der Küstenfahrt) Tag und Nacht auf den Beinen sein müssen"; „nur diese kleinen Dampfer können solchen Schund brauchen" u. dgl. m. geklagt, sondern nicht minder, in etwas anderen Ausdrücken, von seiten des Verbandes. Der Ausdruck „Rinnsteinschiffer" wird von beiden Seiten aus gebraucht. „Ich nehme solche überhaupt nicht auf;" „wenn die Kunden in unsere Versammlungen kommen, schmeiß' ich sie 'raus," erklärte der Vorsitzende der Mitgliedschaft. Es seien vielfach Louis, Lumpen-

Digitized by Google

proletariat, das nur gelegentlich mal zur See gehe, oder Ausschuß von der Marine, Übergeher, die im ersten englischen oder amerikanischen Hafen Reißaus nehmen. — Die Ziffern der Mitgliedschaft sind, da es nur einen ganz kleinen festen Stamm gibt, schwer festzustellen. An Eintrittsgeldern wurden 1900 66 mit 99 Mk., 1901 77 mit 115,50 Mk., 1902 aber nur 21 mit 31,50 Mk. erhoben. Die Monatsbeiträge beliefen sich auf 377,25, 568 und 468 Mk. Die Verwaltungskosten (persönliche und sachliche), die 1902 sich in Flensburg auf ca. 2000 Mk. beliefen, hatten in Kiel nur die Höhe von 219,15 Mk. Der „Seemann" wird in ca. 100 Exemplaren gehalten, wird wohl auch in anderen Kreisen hin und wieder gelesen. Die Berichte, die darin über Kieler Schiffe erscheinen, sind nach Umfang und Inhalt nicht erheblich. Eine regelmäßige Korrespondenz zwischen Mitgliedern und Leitung des Verbandes findet nicht statt; hin und wieder gelangen aber Briefe an den Vorsitzenden, der, in einer Buchdruckerei als Faktor tätig, nur nebenamtlich und unbesoldet seine Funktionen übt. Vor Streiks hat die Leitung bisher mit Erfolg gewarnt und es hat nichts Nennenswertes in dieser Hinsicht sich ereignet. Die Erhöhungen der Heuern und Überstundenlöhne seit 1897 sind hier den übrigen Ostseehäfen zögernd und nicht vollständig gefolgt. Dem Gewerkschaftskartell ist die Mitgliedschaft angeschlossen und sammelt auch Beiträge für ein in Kiel zu gründendes „Gewerkschaftshaus". — Über die sittlichen Wirkungen der Organisation läßt sich hier kaum etwas beobachten; vermuten läßt sich nur, daß eine gewisse günstige Wirkung auch hier nicht ganz fehlt. Daß ungünstige Wirkungen auf die Disziplin bemerkbar seien, wird auch von (S) und (M) kaum behauptet. Die Meinung geht nur immer dahin, die Lektüre eines Blattes wie der „Seemann" müsse die Disziplin an Bord lockern und lösen. Deduktion ist Tummelplatz der Praktiker.

Nebenhäfen.

In den kleinen Ostseehäfen des Bezirks der Kieler Handelskammer waren Ende Dezember 1902 vorhanden[1]:

In Eckernförde . .	1	Segelschiff	mit 115 cbm,
„ Fehmarn . . .	7	Segelschiffe	„ 503 „ und
	3	Dampfschiffe	mit 286,6 cbm,
„ Heiligenhafen .	8	Segelschiffe	mit 597,7 cbm,
„ Howacht . . .	2	„	„ 81,4 „
„ Laboe	9	„	„ 509,9 „

[1] Vorläufiger Bericht der Handelskammer zu Kiel über . . . 1902. S. 59. Die (nicht angegebene) Größe in R.-T. ist ungefähr 35,3 % derjenigen in cbm.

Digitized by

In Möltenort . . . 3 Segelschiffe mit 219,8 cbm
» Neustadt . . . 2 » » 146,9 » und
1 Dampfer mit 50,9 cbm.

	Die Anzahl der						
	neu ausgefertigten Seefahrtsbücher	Anmusterungen	angemusterten Seeleute	Nachmusterungen	nachgemusterten Seeleute	Abmusterungen	abgemusterten Seeleute
	betrug 1901 und 1902						
bei der Musterungsbehörde zu							
Neustadt	2	4	6	10	26	15	32
	4	3	3	9	23	13	27
Burg a. Fehm.	7	10	10	5	5	12	13
	5	7	8	2	5	16	18
Heiligenhafen	4	10	12	4	4	14	15
	5	13	13	3	3	15	15
Neudorf	2	3	3	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—
Laboe	9	15	25	10	10	15	34
	3	10	19	10	10	15	25
Holtenau	34	10	25	61	105	77	119
	22	8	11	96	128	118	149
Eckernförde	5	1	2	7	9	14	18
	4	2	3	7	7	8	11

Hierzu ist nichts weiter zu bemerken, als daß im Kieler Hafen (Laboe, Holtenau) die kleine Segelschiffahrt neuerdings wieder etwas zugenommen hat und Jungen, die nachher als Matrosen auf Kieler Dampfschiffe gehen, wenigstens eine notdürftige Ausbildung gewährt. — Allgemein wird aber die Ansicht geltendgemacht, daß die — besonders von Hamburg aus betriebene — Leichterfahrt der kleinen Küstenschiffahrt den letzten Stoß geben werde.

III. Lübeck.

A. Die Lübecker Reederei hat in den Jahren 1901 und 1902 einen bedeutenden Aufschwung genommen. Bis dahin war sie in recht schwachem Zustande. Die moderne Reederei mit ihrer wilden Frachtenfahrt hatte sich, wie alles Moderne, hier wenig entwickelt. Im Jahre 1900 schrieb „ein Lübecker Kaufmann" in den „Lübischen Blättern": „Eines ist feststehend, und kein einsichtiger Lübecker verschließt sich der Einsicht, daß es um die Lübecker Schiffahrtsbetriebe nur sehr mäßig bestellt ist," und ein andermal: „Der Lübecker Schiffbestand geht von Jahr zu Jahr zurück und besteht außerdem zu ca. $^3/_4$ Teilen aus ganz veralteten Dampfern." Seit-

Digitized by Google

dem hat, wie früher erwähnt, die Schleswiger Reederei eine Filiale als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2 Mill. Mk. in Lübeck gegründet. Sie eröffnete ihren Betrieb im Jahre 1901 mit 4 Schiffen von einer Größe, wie sie bis dahin in Lübeck unbekannt war (1000—1600 R.-T. netto) und hat ihn seitdem um 3 fernere (darunter ein kleineres) erweitert und 4 große Neubauten in Auftrag gegeben; außerdem hat auch die Mutterfirma 2 ihrer Schiffe und 1 Neubau in Lübeck beheimatet. Sodann hat sich unter dem Namen „Hanseatischer Lloyd" am 15. August 1902 eine fernere Aktiengesellschaft gebildet, die vorläufig den Bau von 8 größeren Dampfern geplant hat, von denen 2 schon im Frühjahr 1903 zur Ablieferung gelangen sollten. Endlich hat eine Lübecker Handelsfirma 2 neuerworbene Dampfer von resp. 2087 und 1436 R.-T. netto in Dienst gestellt. Unter den älteren Reedereien steht die „Hanseatische Dampfschiffahrt-Gesellschaft" an der Spitze mit 4 Schiffen und zusammen 1773 R.-T. Netto Raumgehalt. Dann gibt es mehrere kleinere Aktiengesellschaften und Partenreedereien mit je 1—2 kleineren Dampfern (à 100—717 R.-T netto). Endlich direkte Linien: 1. Lübeck—Wyburg, 2. Riga—Lübeck, 3. Libau—Lübeck, 4. Lübeck—Königsberg, 5. Lübeck—Bremen. Alle diese haben nur Schiffe von 100—500 R.-T. Mit technischen Neuerungen sind sie wenig versehen. — Die neueren Schiffe bedeuten auch in dieser Hinsicht einen großen Fortschritt. — Auch die Rentabilität der älteren Reedereien ist im letzten Jahrzehnt gering gewesen. Die älteste hat von 1896—1902 inkl. keine Dividende verteilt; die nächstältere, deren Aktien neuerdings aufgekauft worden sind, um den gesamten Betrieb zu reformieren, ergab im Durchschnitt der Jahre 1896—1902 immerhin noch etwas über 6 %, die Linie Lübeck—Wyburg in denselben Jahren nur ca. 3½ %; Libau—Lübeck nur im Jahre 1900 2 %, sonst 0, Lübeck—Königsberg im Durchschnitt 1,2 %, die Gesellschaft Europa 2,4 %, Lübeck—Bremen 0,7 %, die Aktiengesellschaft Marie Luise 2,57 %; nur Riga—Lübeck hält sich mit einem Durchschnitt von 6,3 %. Die neue Reederei Horn hat für 1902, ein Jahr, das für die meisten anderen ertraglos war, immerhin 5 % Dividende verteilt.

An- und nachgemustert wurden

1901: 1124 Mann für 316 Seeschiffe
1902: 1056 " " 304 "

und zwar

1901:	28	Bootsleute,	22	Zimmerleute,	320 Matrosen,
1902:	21	"	11	"	318 "
1901:	79	Leichtmatrosen,	55	Jungen,	275 Heizer,
1902:	59	"	44	"	263 "

1901: 9 Trimmer, 53 Köche, 6 Köchinnen,
1902: 10 = 60 = 9 =
14 Aufwärter, 22 Aufwärterinnen.
21 = 17 =
Überhaupt 1902: 638 Personen für 196 Lübecker Schiffe,
418 = = 108 andere deutsche Schiffe.

Abgemustert wurden in diesen Jahren
1901: 954 Mann für 288 Schiffe,
1902: 1059 = = 313 =

und zwar:

1901: 25 Bootsleute, 19 Zimmerleute, 268 Matrosen,
1902: 26 = 13 = 327 =
1901: 55 Leichtmatrosen, 61 Jungen, 231 Heizer,
1902: 60 = 40 = 262 =
1901: 8 Trimmer, 47 Köche, 4 Köchinnen,
1902: 10 = 62 = 9 =
11 Aufwärter, 21 Aufwärterinnen.
15 = 19 =
Überhaupt 1901: 709 Personen für 226 Lübecker Schiffe,
1902: 699 = = 201 =
1901: 245 = = 72 andere deutsche Schiffe.
1902: 360 = = 112 = = =

Wie oft dieselben Personen wiederkehren, ist nicht ausgezählt worden, der Wechsel ist aber sehr häufig; eine Schätzung ist möglich nach dem Gesamtbetrag der für dieselbe Charge gezahlten Heuer, worüber mir (A) vorliegen. Wird nämlich eine durchschnittliche 10 monatliche Fahrzeit bei Matrosen und Heizern angenommen, so wären in Wirklichkeit

1901: 121 Matrosen, 101 Heizer
1902: 113 = 107 =

bei den Anmusterungen vorgekommen; diese Ziffern sind aber wiederum zu niedrig, weil — abgesehen von Berufsveränderungen, Todesfällen ꝛc. — auch die Häfen gewechselt werden.

B. Die Heuern stehen jetzt auch hier auf der Norm von 60 Mk. für Matrosen und Heizer, von 45 Mk. für Leichtmatrosen; auch die übrigen Sätze kommen den Flensburgern gleich oder nahezu gleich. Bergelohn wurde früher nach Ermessen der Reederei, meistens aber ein Drittel der Mannschaft bewilligt. Der Stundenlohn („Überstunden") beträgt auch hier 40 Pf. Das Jahreseinkommen des Matrosen wie des Heizers wird von der Steuerbehörde auf 900 Mk. geschätzt.

Digitized by Google

Die Heuerverhältnisse beruhen seit 29. Juni 1900, wie in Flensburg, auf einem Tarifvertrag, der zwischen dem Reederverein zu Lübeck einer-, dem Seemannsverbande anderseits auf 2 Jahre abgeschlossen und bis zum 1. April 1903 verlängert wurde. Die neue, von Schleswig aus gegründete Reederei war dem Lübecker Reederverein nicht angeschlossen, erklärte sich aber, nach einer mündlichen Verhandlung mit dem Vorsitzenden des Verbandes, bereit, nach Flensburger Tarif, den die Seeleute in Einzelheiten für noch etwas günstiger halten, zu zahlen und auch die Vereinbarung in betreff der Überstunden, wie in Flensburg geltend, anzuerkennen. „Dieses Entgegenkommen . . . verdient alle Anerkennung." (Z.S. 21. Juni 1902.)

Die Tarifverträge und ihr Prinzip dürfen also auch hier als bewährt, d. h. für beide Teile zufriedenstellend gelten.

C. Auf Lübecker Schiffen herrschte bis vor einigen Jahren die „deutsche Wache" mit dem gemeinsamen 2—3 stündigen An-Deck-bleiben beider Wachen vor. Dabei war die Bemannung verhältnismäßig stark, so daß der Nachteil sich ausglich durch gemächlicheres Arbeiten und für Reinlichkeit besser gesorgt werden konnte. Die Frage nach „Tagelöhnerei" wurde im FRC von 6 Schiffern, und zwar von allen verneinend, beantwortet. — Entschädigung für Mehrarbeit bei verringerter Besatzung scheint bisher ziemlich unbekannt gewesen zu sein.

D. Es gibt 2 Heuerbase, — der eine ist Schankwirt, gelegentlich auch Schlafbas, der andere Kolonialwarenhändler. Die Gebühren betrugen für Matrosen auf lange Reise 5 Mk., auf Ostseereisen 3 Mk., sonst je nach Charge 2—10 Mk. (für Koch und Bootsmann), aber „sie nahmen, was sie kriegen konnten". Noch ehe die S-O in Kraft getreten war, erschien eine Verordnung des Lübecker Senats über Stellenvermittlung, gültig vom 1. Oktober 1902 ab.

E. „Über die Kost ist auf Lübecker Schiffen nicht zu klagen", so lautet auch hier das im allgemeinen übereinstimmende Urteil. Von 2 Schiffen, die beide derselben Reederei gehören, sagen die Leute sogar: „geben großartiges Essen" — „jeden Morgen warmes Frühstück", was auf den Lübecker Schiffen nicht so die Regel ist wie auf Flensburger und Kielern. An Ausnahmen fehlt es auch hier nicht, der Umstand aber, daß die direkten Linien großenteils auch Passagiere führen, gilt als besonders günstig in dieser Hinsicht. Die Kostgelder sind dieselben wie in Flensburg und Kiel. Was die Küche betrifft, so sagen die Leute, sie sei am besten, „wo keine Frauensleute", die zum Teil als Köchinnen, öfter aber, und besonders auf Passagierdampfern, als Stewardessen fungieren; sie sind meistens ausländisch, Schwedinnen oder Finnen. Die schwierige Verständigung ist den Leuten im Wege.

F. Über Logis auf den kleinen, alten Schiffen wird stark geklagt.

Digitized by Google

Dieſe Klagen werden auch in den Antworten des FRC. laut. Die 7 Schiffe, von denen berichtet wird, verteilen ſich auf 6 Reedereien. Die allgemeine Antwort (VI) lautet 1 Mal einfach „ja", 1 Mal im ſelben Sinne, „alles in Ordnung", 1 Mal: „alles ſo weit genügend, nur Ankerſpill im Logis"; die übrigen 4 ſind mehr oder weniger abſprechend, nämlich: 1. „Ja, nur rein nicht zu halten, weil Farbenſpind, Tauwerk, große Pläne u. a. untergebracht werden"; 2., „die Logis — das der Matroſen unter der Back, das der Heizer Mittſchiffs — ſehr klein, Sitzplätze genügend; ſeit 4 Monaten nicht gereinigt, Ventilation mangelhaft"; 3. „unter der Back, eine Treppe hinunter (alſo unter Deck). Es können ſich 3 Mann knapp anziehen, Ankerkette führt durchs Logis; keine Bullaugen; Lampe muß Tag und Nacht brennen"; 4., „ſehr unbeſchaffen; ſehr unſauber; Ventilation iſt nicht." — Die übrigen Logisfragen ſind nicht immer auf klare, aber im ganzen entſprechende Weiſe beantwortet. Im einen Falle heißt es z. B. „Farbenſpind, Kabelgatt und Lampenraum im Logis. Heizung auch nicht die beſte, weil 1. auf der Back kein Schornſtein, 2. keine Ofentür"; die Sicherung des Kabelgatts wird aber nur 1 Mal ungenügend, ſonſt gut gefunden. Die Kloſettverhältniſſe werden in allen Fällen gelobt, einmal ſogar als „ſehr gut" bezeichnet. — Von dem einen kleinen Schiffe, das hier ungünſtig beurteilt war, wird auch ſonſt das Logis als äußerſt nichtswürdig geſchildert: bald wird es ein „Ratzenloch" genannt, bald „ein Keller, wo keine Sonne noch Mond hineinſcheint"; „der Menſch kann nicht mal aufrecht gehen in dem Loch". Das alte Schiff, das urſprünglich als Schlepper gebaut ſein ſoll, ſeit mehr als 20 Jahren aber regelmäßig auf Königsberg lief, iſt jetzt verkauft worden; es ſoll aber noch mehrere geben, wo es nicht viel beſſer ſei. Auf dreien ſei das Ankerſpill noch im Logis; „die Klüſen werden dicht gemacht mit Matten und mit Holzkeilen, ſchlagen aber offen bei ſchlechtem Wetter, in der Unterkoje wird hoch Waſſer". Auf ſolchen Schiffen ſind unſere deutſchen Seeleute jahrzehntelang gefahren, ohne daß von ihrem Murren ein Laut in die Öffentlichkeit gedrungen iſt.

G. Über Verhältniſſe der Krankenpflege iſt nichts Beſonderes zu ſagen. Sie ſpielen bei den direkten Oſtſeelinien eine geringere Rolle als ſonſt. — Die Fragen des FRC. in betreff der Sicherungen der Maſchinen, Vieſchen u. ſ. w. werden, ähnlich wie ſonſt, 5 Mal mit „gut", 1 Mal mit „alles vorhanden", 1 Mal mit „genügend" beantwortet; in entſprechender Weiſe die nach den Pumpen; und in Bezug auf das „laufende Gut" heißt es nur 1 Mal „ſehr mangelhafter Zuſtand". Beleuchtung der Laderäume iſt 2 Mal durch „große 4eckige Laternen", 2 Mal durch Petroleumlampen, 1 Mal nur als „ſehr ſchwach" bezeichnet, 2 Mal als „elektriſch". Wo die

Digitized by Google

Beleuchtung „sehr schwach", da sind auch nur „lose Leitern", auch auf dem schlechtesten Logisdampfer „Holzleitern" (was dasselbe bedeutet wie lose), sonst „feste eiserne Raumleitern". — Über die Rettungsboote sind mehrere Klagen vorhanden. „Zwei an Bord, sehr alt, mangelhaft ausgerüstet." „Vier, mangelhaft ausgerüstet, werden als Lagerraum benutzt." „Zwei, mit Proviant nicht ausgerüstet." In 3 Fällen — wovon 2 mit diesen 3 zusammenfallen — heißt es auch: „noch nicht zu Wasser gelassen". Was Gürtel und Westen angeht, so wird alles bejaht, nur daß 2 Mal man die Westen „noch nicht bemerkt hat". — Der Zustand der Boote auf Lübecker Dampfern wird auch sonst gerügt. So in einem zwei Jahre späteren Bericht von dem einen Schiffe, an dem im FRC. in Bezug auf die Boote nur ausgesetzt war, daß sie „noch nicht zu Wasser gelassen": es wird behauptet, daß hier im Sommer 1901 die Boote als Kabelgatt gedient hätten und undicht gewesen seien. Die Davits seien nicht auszuschwingen gewesen, und die Besatzung habe einmal im Lübecker Hafen 2 Stunden gebraucht, um 1 Boot zu Wasser zu lassen (Z.S. 29. März 1902). Von demselben Schiffe wird mündlich aus etwas späterer Zeit erzählt, es sei auf Strand gekommen, der Kapitän wollte Ladung über Bord werfen, die Mannschaft wollte erst die Boote klarmachen, sie habe aber ¾ Stunde gebraucht, um die Boote auszuschwenken; dann wurde man gewahr, daß sie keine Dollen (Ruderklammern) hatten, der Meister mußte erst Stangen abhauen, der Zimmermann erst Löcher bohren; der Steuermann habe gesagt: „Min Bootsmann hett dat all versluttert". Auf anderen Schiffen findet man ein Boot auf Deck liegend; die Davits seien da nicht mal hoch genug, daß es über die Reeling gehe. U. dgl. m.

H. Willkürliche Mißhandlungen werden ausdrücklich von seiten der Arbeiter als selten bezeichnet. Hin und wieder wird aber auch hier Klage über einen „schlagfertigen Herrn" laut. — Ein „Wasserschout" steht an der Spitze des Seemannsamtes. Bei diesem Amte wurden (1901) 39, (1902) 34 Vergehen gegen die S-O angezeigt und hierfür (1901) 25, (1902) 21 Strafverfügungen und Strafbescheide erlassen. In (1891) 7, (1892) 4 Fällen mußte polizeiliche Hilfe requiriert werden, um die betreffenden Seeleute zwangsweise zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten. Der Betrag der erkannten Geldstrafen war (1901) 330,50 Mk., (1902) 333 Mk., wovon (1901) 240,50 Mk., (1902) 115 Mk. an die Lübecker Seemannskasse und (1901) 90 Mk., (1902) 188 Mk. an fremde Seemannsämter überwiesen wurden. Nur einmal in beiden Jahren wurde Einspruch und zwar von dem Verurteilten erhoben. Berufungsinstanz ist das Amtsgericht.

I. Die „Seemannskasse" in Lübeck ist im Jahre 1840 von der „Ge-

sellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit" gegründet worden; ihr Zweck wird jetzt dahin bestimmt, hilfsbedürftige Seeleute und die Witwen von Seeleuten zu unterstützen, Fürsorge hinsichtlich des Besuches einer Navigationsschule durch junge Seeleute zu treffen und Unbemittelten solchen Besuch sowie die Ablegung von Steuermannsprüfungen und die Ableistung des einjährigen Freiwilligendienstes durch Geldbeiträge zu erleichtern. Sie verfügt über ein Kapital (aus Stiftungen und Schenkungen) von über 49 000 Mk. und hatte in den Jahren 1900/01 Einnahmen von 2100 bis 2200 Mk. Ihre Ausgaben bestanden in diesen Jahren hauptsächlich in einer regelmäßigen monatlichen Unterstützung an 12 alte Seeleute; dazu kommen Unterstützungen alter und kranker, Mietunterstützungen, Unterstützungen zur Ausrüstung, Beihilfen zum Besuche der Navigationsschule. Die Witwenunterstützungen sind seit 1901 einem eigenen Konto für Unterstützung der Hinterbliebenen von Seeleute überwiesen worden. Außerdem besteht unter Verwaltung der Seemannskasse eine besondere Seemannswitwenkasse, die 1901 Unterstützungen an 8 Witwen à 10 Mk. verteilte. — Ferner gibt es eine 1858 begründete Seefahrerkrankenkasse (freie Hilfskasse), die jetzt (1903) 227 Mitglieder zählt, zum großen Teil inaktive Seeleute. Das Eintrittsgeld ist nach dem Alter abgestuft, beginnend mit 1,60 Mk. Die regelmäßigen Beiträge — alle 4 Wochen — sind 60 Pf. à Person. Außerdem wird noch in eine „Totenlade" gelegt, die bei Todesfall des Mannes oder der Frau 100 Mk. auszahlt. Es wird jetzt 10,10 Mk. Krankengeld gezahlt, außerdem nach Bedarf für ärztliche Behandlung, für Arznei- und Heilmittel, für Krankenhaus.

K. Im allgemeinen gelten die sittlichen Zustände der Lübecker Seeleute nicht für schlecht. Die Seemannsmission hat auch hier keinen Einfluß. — Verheiratete Seeleute sind bei dem Überwiegen fester Linien viel häufiger. Matrosen, die regelmäßig auf Lübecker Schiffen fahren, wohnen an der pommerschen Küste und haben einen kleinen, von der Frau geführten Landbetrieb. Verheiratete Heizer wohnen meist in Lübeck. Die Wohnungen in der Lübecker Hafengegend sind sehr bescheiden; für die geringsten — wie ich solche von Matrosen gesehen habe — wird 125 Mk. Mietzins gezahlt, sonst 160—180 Mk. Die Frau erwirbt regelmäßig mit, was durch die Abwesenheiten des Mannes erleichtert wird, für die Kinder aber um so ungünstiger ist.

L. Unter den Angemusterten des Jahres 1902 (die aber, wie immer bemerkt werden muß, nicht ebenso viele Individuen sind) waren:

von Matrosen	67	Lübecker,	218	andere Deutsche,	35	Ausländer,
= Leichtmatrosen . . .	32	=	33	= =	14	=
= Jungen	30	=	23	= =	2	=
= Heizern und Trimmern	109	=	156	= =	19	=

Digitized by Google

In der Decksmannschaft sind die Lübecker schwach vertreten; sie gehen lieber auf Hamburger Schiffe. — Die älteren Matrosen gehen zur Hafenarbeit über. Für die Ausbildung von Steuerleuten haben die Lübecker Schiffe ebensowenig Bedeutung, wie für die Maschinisten. Desertionen von Lübecker Schiffen sind selten (1—2 im Jahre).

M. Auch in Lübeck beobachten wir ein völliges Verschwinden der Segelschiffahrt, die einst Reichtum und Macht der Hansakönigin begründet hatte. Am Ende des 16. Jahrhunderts besaß sie noch über 300, 1829 nur noch 72 eigene Schiffe, aber selbst 1865 noch 2 Backschiffe, 17 Briggs, 11 Schoner und 1 Galeasse, daneben 3 Räder- und 7 Schraubendampfer. Lübeck hat das Besondere, daß dem völligen Verschwinden der Segelschiffahrt nur eine recht schwache Entwicklung der Dampferkauffahrtei gefolgt ist. Über das letzte Dezennium ist schon sub A Auskunft gegeben. — Überstauung spielt auf Lübecker Schiffen eine geringere Rolle als sonst. Von Deckslasten ist zwar 6 Mal im FRC die Rede, aber nicht von besonders hohen; die Sicherung durch Reeling, Notreeling, Strecktaue wird als genügend angegeben.

Auch die schwache Bemannung macht sich auf diesen meist alten Schiffen wenig bemerkbar. Die mangelhafteren Einrichtungen erlauben weniger, an Mannschaft zu sparen. Vor einigen Jahren wurde in den „Lübischen Blättern" getadelt, daß Lübecker Schiffe oft ein größeres Personal führen als weit größere Hamburger, und daß jenes auf See oft kaum notdürftig beschäftigt werden könne. Vielleicht hängt es damit zusammen, daß Lübeck in der Statistik der Unfälle günstig dasteht. — Auf den neuen Schiffen dürfte es mit der Bemannung sich ebenso verhalten wie in der Ostseereederei überhaupt.

N. Die Lübecker Mitgliedschaft des Seemannsverbandes ist am 1. Juni 1899 gegründet; sie zählt etwa 90 Mitglieder. Die Leitung ist in den Händen inaktiver Seeleute, nunmehriger Hafenarbeiter, hat daher „wenig Gelegenheit, mit den Mitgliedern in Verbindung zu treten" (Z.S. 28. Februar 1903). Die Versammlungen wurden aber ziemlich gut besucht. Die Mitgliedschaft ist im Gewerkschaftskartell durch einen Delegierten vertreten. Der „Seemann" wird in ca. 60 Exemplaren gelesen. Die Reeder haben auch in Lübeck sich auf den Standpunkt gestellt, den Verband als Vertretung der Seeleute anzuerkennen und mit ihm zu verhandeln. Bei Gelegenheit der Verhandlungen über Verlängerung des Tarifs, die im Juni 1902 in der Handelskammer stattfanden, wurde auch vereinbart, daß in Zukunft alle Beschwerden der Seeleute erst der Organisationsleitung und von dieser dann der interessierten Reederei zwecks Abstellung der Mißstände weiter-

Digitized by Google

gemeldet werden ſollen. Die Vertreter des Verbandes erklärten ſich bereit, von der öffentlichen Kritik der gemeldeten Mißſtände, im Falle, daß ſie abgeſtellt würden, Abſtand zu nehmen (Z.S. 7. Juni 1901).

Die Leiter der Mitgliedſchaft ſind ernſthafte ältere Leute; die meiſten haben lange auf Segelſchiffen gefahren und ſehen etwas mitleidig auf die Dampfermatroſen herab, halten es aber für kollegialiſche Pflicht, ihnen durch die Organiſation zu helfen. Man darf annehmen, daß auch hier die Bemühungen nicht ganz vergeblich ſind. Die Vergrößerung des Reedergeſchäftes wird ihnen zu gute kommen.

Die Zahl der Eintrittsgelder, die von der Mitgliedſchaft erhoben wurden, war 1900—1902 62, 37, 51; die regulären Beiträge beliefen ſich auf Mk. 474,75, 414, 684,75, nachdem der monatliche Beitrag von 75 Pf. auf 1 Mk. erhöht worden. Es ſind alſo unter den 90 Mitgliedern 57 regelmäßig zahlende geweſen. Die Verwaltungskoſten betrugen z. B. 1902 nur a) perſönliche 50,03 Mk., b) ſächliche 65,31 Mk.

Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg, S.-A.

Digitized by Google

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIV. 1.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Zweiter Band.

Erste Abteilung.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

OCT 23 1929

Digitized by Google